KOMISIJOS SPRENDIMAS (ES) 2015/1227

2014 m. liepos 23 d.

dėl valstybės pagalbos SA.22614 (C 53/07), kurią Prancūzija suteikė Po Bearno prekybos ir pramonės rūmams ir bendrovėms Ryanair, Airport Marketing Services ir Transavia

(pranešta dokumentu Nr. C(2014) 5085)

(Tekstas autentiškas tik prancūzų kalba)

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 108 straipsnio 2 dalies pirmą pastraipą ([1]),

atsižvelgdama į Europos ekonominės erdvės susitarimą, ypač į jo 62 straipsnio 1 dalies a punktą,

pakvietusi suinteresuotąsias šalis pateikti savo pastabas pagal minėtus straipsnius ([2]) ir atsižvelgdama į tas pastabas,

kadangi:

1. PROCEDŪRA

(1) 2007 m. sausio 25 d. raštu Prancūzijos institucijos pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (toliau – SESV) 108 straipsnio 3 dalį pranešė Komisijai apie bendrovei *Airport Marketing Services Limited* (toliau – AMS), kuri yra oro transporto bendrovės *Ryanair Limited* (toliau – *Ryanair*) patronuojamoji bendrovė ir kurios 100 % kapitalo priklauso *Ryanair*, skirtą priemonę – su AMS sudarytą rinkodaros paslaugų sutartį. Prancūzijos institucijos apie šią priemonę pranešė kaip apie valstybės pagalbą. Kadangi priemonę Prancūzijos institucijos jau buvo įgyvendinusios, ją Komisija užregistravo neteisėtos pagalbos registre (numeriu NN 12/07).

(2) Prancūzijos institucijų prašymu 2007 m. vasario 20 d. ir 2007 m. liepos 16 d. su Komisijos tarnybomis surengti darbo susitikimai.

(3) 2007 m. vasario 26 d. raštu Komisija paprašė Prancūzijos institucijų pateikti papildomą informaciją. Kadangi per nustatytą laiką atsakymas negautas, 2007 m. birželio 15 d. Prancūzijos institucijoms buvo nusiųstas priminimas. 2007 m. liepos 12 d. raštu Prancūzijos institucijos prašytą informaciją pateikė.

(4) 2007 m. lapkričio 28 d. raštu Komisija Prancūzijos institucijoms pranešė apie savo sprendimą pradėti oficialią tyrimo procedūrą pagal SESV 108 straipsnio 2 dalį.

(5) 2008 m. vasario 15 d. Komisijos sprendimas pradėti procedūrą buvo paskelbtas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* ([3]). Komisija suinteresuotųjų šalių paprašė pateikti pastabas dėl nagrinėjamos priemonės.

(6) 2007 m. gruodžio 18 d. ir 2008 m. sausio 29 d. Prancūzijos institucijos paprašė pratęsti joms nustatytą pastabų dėl sprendimo pradėti procedūrą pateikimo terminą. 2008 m. sausio 4 d. ir 2008 m. vasario 1 d. raštais Komisija terminą sutiko pratęsti iki 2008 m. vasario 28 d.

(7) Prancūzijos institucijos pastabas Komisijai pateikė 2008 m. birželio 2 d.

([1]) 2009 m. gruodžio 1 d. EB sutarties 87 ir 88 straipsniai tapo atitinkamai Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 107 ir 108 straipsniais. Šios abiejų Sutarčių nuostatos iš esmės sutampa. Šiame sprendime nuorodos į SESV 107 ir 108 straipsnius prireikus suprantamos kaip nuorodos į atitinkamai EB sutarties 87 ir 88 straipsnius. SESV taip pat padaryta tam tikrų terminijos pakeitimų, pavyzdžiui, terminas „Bendrija“ pakeistas terminu „Sąjunga“, „bendroji rinka“ – „vidaus rinka“, o „Pirmosios instancijos teismas“ – „Bendruoju Teismu“. Šiame sprendime vartojama SESV terminija.

([2]) OL C 41, 2008 2 15, p. 11, ir OL C 96, 2012 3 31, p. 22.

([3]) OL C 41, 2008 2 15, p. 11.

(8) 2008 m. vasario 25 d. Komisija gavo Po Bearno prekybos ir pramonės rūmų (toliau – PBPPR) pastabas ([4]), 2008 m. kovo 14 d. raštais – AMS ([5]), oro transporto bendrovės *Ryanair* ir Europos oro transporto bendrovių asociacijos (*Association of European Airlines*, toliau – AEA) pastabas, o 2008 m. kovo 19 d. – oro transporto bendrovės *Air France* pastabas ([6]). 2008 m. birželio 11 d. raštu Komisija šias pastabas perdavė Prancūzijai, suteikusi jai galimybę pastabas pakomentuoti.

(9) 2008 m. liepos 7 d. raštu Prancūzijos institucijos Komisijai pranešė, kad komentarų dėl trečiųjų šalių pastabų neturi.

(10) Prancūzijos institucijų prašymu 2008 m. lapkričio 4 d. buvo surengtas Komisijos tarnybų ir PBPPR atstovų susitikimas. Susitikime Komisija Prancūzijos institucijoms pranešė pasamdžiusi nepriklausomą konsultantą, kad šis jai padėtų išnagrinėti atitinkamas sutartis (toliau – konsultantas). 2011 m. kovo 30 d. konsultantas pateikė savo ataskaitą.

(11) 2011 m. kovo 17 d. raštu Komisija Prancūzijos institucijų paprašė pateikti papildomą informaciją. 2011 m. balandžio 13 d. raštu Prancūzijos institucijos terminą paprašė pratęsti iki 2011 m. birželio 1 d., ir 2011 m. gegužės 6 d. raštu Komisijos tarnybos šį terminą patvirtino. Prancūzijos institucijos atsakymą pateikė 2011 m. gegužės 30 d. raštu.

(12) 2011 m. balandžio 11 d. raštu Komisija bendrovės *Ryanair* paprašė pateikti papildomą informaciją. *Ryanair* atsakymą pateikė 2011 m. rugpjūčio 31 d. raštu. 2011 m. spalio 11 d. raštu Komisija šias pastabas perdavė Prancūzijai, kad ši jas pakomentuotų. 2011 m. lapkričio 21 d. raštu Prancūzijos institucijos Komisijai pranešė, kad komentarų dėl šių pastabų neturi.

(13) 2012 m. sausio 25 d. raštu Komisija Prancūzijai pranešė apie savo sprendimą išplėsti 2007 m. pradėtą oficialią tyrimo procedūrą – įtraukti į ją įvairias priemones, skirtas Po oro uostu besinaudojančioms oro transporto bendrovėms ir oro uostą valdančiai įstaigai. 2012 m. kovo 31 d. Komisijos sprendimas buvo paskelbtas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* ([7]). Komisija suinteresuotųjų šalių paprašė pateikti pastabas dėl nagrinėjamų priemonių.

(14) 2012 m. vasario 22 d. raštu Komisija Prancūzijos institucijų paprašė pateikti papildomą informaciją. 2012 m. vasario 28 d. Prancūzijos institucijos paprašė pratęsti joms nustatytą pastabų dėl 2012 m. sausio 25 d. sprendimo pateikimo terminą ir terminą, kuris nustatytas 2012 m. vasario 22 d. Komisijos rašte. Komisija sutiko, kad šie terminai būtų pratęsti iki 2012 m. kovo 27 d. 2012 m. kovo 29 d. raštu Prancūzijos institucijos pateikė atsakymą į 2012 m. vasario 22 d. Komisijos raštą ir savo pastabas dėl sprendimo išplėsti procedūrą.

(15) Išplėtusi procedūrą Komisija 2012 m. balandžio 30 d. gavo PBPPR pastabas ([8]), AMS pastabas ([9]) ir oro transporto bendrovės *Ryanair* pastabas ([10]). 2012 m. gegužės 31 d. raštu Komisija šias pastabas perdavė Prancūzijai, kad ši jas pakomentuotų. 2012 m. birželio 13 d. raštu Prancūzija nurodė, kad komentarų neturi.

(16) 2012 m. balandžio 26 d. raštu Komisija Prancūzijos institucijų paprašė pateikti papildomą informaciją. Prancūzijos institucijos atsakymą pateikė 2012 m. gegužės 10 d. raštu.

(17) 2013 m. balandžio 10 d. raštu *Ryanair* Komisijai atsiuntė du bendrovės *Oxera* parengtus pranešimus ir analizę, kurią atliko profesorius Damien P. McLoughlin. 2013 m. gegužės 3 d. raštu Komisija šiuos dokumentus nusiuntė Prancūzijos institucijoms, kad ši juos pakomentuotų. 2013 m. birželio 7 d. raštu Prancūzija nurodė, kad komentarų neturi.

([4]) 2008 m. balandžio 14 d. Komisija PBPPR paprašė pateikti nekonfidencialią savo pastabų versiją. 2008 m. balandžio 16 d. PBPPR patvirtino, kad jų pastabose konfidencialių duomenų, kurių nebūtų galima pateikti Prancūzijos institucijoms, nėra.

([5]) 2008 m. balandžio 10 d. Komisija bendrovės AMS paprašė pateikti nekonfidencialią savo pastabų versiją. 2008 m. gegužės 19 d. bendrovė AMS Komisijai tokią versiją pateikė.

([6]) 2008 m. kovo 13 d. raštu *Air France* paprašė pratęsti pastabų dėl 2007 m. lapkričio 28 d. sprendimo pateikimo terminą – jį Komisija sutiko pratęsti 2008 m. kovo 17 d.

([7]) OL C 96, 2012 3 31, p. 22.

([8]) 2012 m. gegužės 14 d. PBPPR patvirtino, kad šiose pastabose konfidencialių duomenų, kurių nebūtų galima pateikti Prancūzijos institucijoms, nėra.

([9]) 2012 m. gegužės 1 d. bendrovė AMS Komisijai pateikė nekonfidencialią savo pastabų versiją.

([10]) *Ryanair* patvirtino, kad šiose pastabose konfidencialių duomenų nėra.

(18) 2013 m. lapkričio 14 d. raštu Komisija Prancūzijos paprašė pateikti papildomą informaciją.

(19) 2013 m. gruodžio 16 d. raštu Komisija Prancūzijos institucijoms nusiuntė konsultanto ataskaitą, kad šios ją pakomentuotų. Per nustatytą terminą Prancūzija pastabų nepateikė.

(20) 2013 m. gruodžio 19 d. Prancūzija paprašė pratęsti jai nustatytą atsakymo į 2013 m. lapkričio 14 d. prašymą pateikti informaciją terminą. Komisija terminą sutiko pratęsti iki 2014 m. sausio 23 d. Kadangi per šį laiką atsakymas nebuvo gautas, 2014 m. sausio 24 d. raštu Komisija Prancūzijai nusiuntė priminimą, nustačiusi papildomą dešimties darbo dienų terminą. Prancūzija atsakymą pateikė 2014 m. vasario 6 d. raštu.

(21) 2013 m. gruodžio 20 d., 2014 m. sausio 17 d. ir 2014 m. sausio 31 d. Komisija gavo *Ryanair* pastabas. Atitinkamai 2014 m. sausio 9 d., 2014 m. sausio 23 d. ir 2014 m. vasario 4 d. raštais šios papildomos pastabos buvo pateiktos Prancūzijai. Savo 2014 m. sausio 29 d., 2014 m. vasario 3 d. ir 2014 m. gegužės 21 d. raštais Prancūzija Komisijai pranešė, kad pastabų neturi.

(22) Priėmus Valstybės pagalbos oro uostams ir oro transporto bendrovėms gaires (toliau – naujosios gairės) ([11]), 2014 m. vasario 24 d., kovo 13 d. ir kovo 19 d. Komisija paragino Prancūziją ir suinteresuotąsias šalis pateikti pastabas dėl naujųjų gairių taikymo šiai bylai. Prancūzija pastabas pateikė 2014 m. kovo 19 d.

(23) Be to, 2014 m. balandžio 15 d. *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* ([12]) buvo paskelbtas pranešimas, kuriame valstybės narės ir suinteresuotosios šalys paragintos pateikti pastabas (taip pat ir šioje byloje) atsižvelgiant į naujųjų gairių įsigaliojimą. Bendrovė *Air France*, nevyriausybinė organizacija *Transport & Environment* ir PBPPR pastabas pateikė per tam nustatytą laiką. 2014 m. gegužės 28 d. raštu Komisija šias pastabas perdavė Prancūzijos institucijoms. 2014 m. birželio 6 d. raštu Prancūzija pranešė Komisijai, kad pastabų neturi.

(24) 2014 m. vasario 27 d. raštu Komisija Prancūzijos paprašė pateikti papildomą informaciją. 2014 m. kovo 17 d. Prancūzija paprašė pratęsti jai nustatytą atsakymo į 2014 m. vasario 27 d. prašymą pateikti informaciją terminą. Komisija terminą sutiko pratęsti iki 2014 m. balandžio 27 d. Prancūzija atsakymą pateikė 2014 m. balandžio 25 d. raštu ([13]).

(25) 2014 m. gegužės 16 d. raštu Komisija Prancūzijos paprašė pateikti papildomą informaciją. Prancūzija atsakymą pateikė 2014 m. birželio 6 d. raštu.

2. **BENDRA INFORMACIJA APIE ORO UOSTĄ**

(26) Kaip nurodyta sprendime pradėti oficialią tyrimo procedūrą, Po Pirėnų oro uostas (toliau – Po oro uostas) yra Atlanto Pirėnų departamente, Akvitanijos regione.

(27) Šis oro uostas iš pradžių priklausė valstybei, kuri pagal viešųjų įrenginių naudojimo koncesiją, iki 2015 m. gruodžio 31 d. suteiktą 1965 m. kovo 12 d. tarpministeriniu nutarimu (toliau – 1965 m. nutarimas), prie kurio pridėtos specifikacijos, kuriose visų pirma nustatytos atitinkamos valstybės ir PBPPR pareigos, jį eksploatuoti pavedė PBPPR. Tarpministerinis nutarimas ir koncesijos specifikacijos buvo iš dalies pakeisti keturiais vienas po kito priimtais priedais.

(28) PBPPR priklauso prekybos ir pramonės rūmų tinklui. Prancūzijoje prekybos ir pramonės rūmai yra viešosios administracinės įstaigos. Apskritai prekybos ir pramonės rūmai atstovauja bendriems savo apygardos prekybos, pramonės ir paslaugų sektorių interesams. Prekybos ir pramonės rūmų uždaviniai ir išimtiniai įgaliojimai nustatyti įstatymu, jų administracinę ir finansinę priežiūrą vykdo valstybė tarpininkaujant finansų ir infrastruktūros ministrui, taip pat teritorijos planavimo ir administravimo ministrui, kurie veikia savo kompetencijos srityje. Pagal Prekybos kodekso R 712–2 straipsnį „[r]egiono ir teritorinių prekybos ir pramonės rūmų priežiūrą vykdo regiono prefektas, kuriam padeda už viešuosius finansus atsakingas regiono pareigūnas“. Taigi priežiūros institucijai turi būti pranešama apie svarbius tam tikrų teisės aktuose nustatytų kategorijų sprendimus (pavyzdžiui, susijusius su biudžetu, skolinimusi, garantijų teikimu trečiosioms šalims, finansinėmis investicijomis į komercinių bendrovių arba pagal civilinę teisę įsteigtų bendrovių kapitalą arba tokių investicijų perleidimu ar didinimu ir kt.). Šiuos dokumentus galima vykdyti tik tuomet, jeigu jie skirti priežiūros institucijai, kuri gali jiems prieštarauti. Prekybos ir pramonės rūmams vadovauja asamblėja, kurios nariai renkami iš šių rūmų apygardoje veikiančių įmonių atstovų.

([11]) OL C 99, 2014 4 4, p. 3.
([12]) OL C 113, 2014 4 15, p. 30.
([13]) Su šiuo raštu Prancūzija taip pat pateikė PBPPR pranešimą ir nurodė, kad Prancūzijos institucijos nepritaria jame pateiktam vertinimui. Bet kuriuo atveju šiame pranešime daugiausia pakartojamos pastabos, kurias PBPPR jau yra tiesiogiai pateikę Komisijai.

(29) Po oro uosto valdymo apskaita yra nuo PBPPR bendros apskaitos atskirta konkreti apskaita.

(30) 2007 m. sausio 1 d., taikydama 2004 m. rugpjūčio 13 d. Įstatymo Nr. 2004–809 dėl vietos mastu galiojančių laisvių ir pareigų 28 straipsnį, valstybė oro uosto nuosavybę perdavė vietos valdžios institucijų grupei, Po Pirėnų oro uosto jungtinei profesinei sąjungai (toliau – jungtinė profesinė sąjunga), kurios nariai yra Akvitanijos regiono taryba, Atlanto Pirėnų departamento generalinė taryba, Po *Porte des Pyrénées* aglomeracijos bendruomenė ir keturiolika savivaldybių bendruomenių. Šiuo tikslu buvo sudaryta valstybės ir jungtinės profesinės sąjungos sutartis, pradėta taikyti 2007 m. kovo 1 d. Ši sutartis iš dalies pakeista 2009 m. rugpjūčio 12 d. priedu.

(31) Tapusi oro uosto savininke, jungtinė profesinė sąjunga pakeitė valstybę, perėmusi koncesiją suteikiančios institucijos funkcijas. Pagal minėto 2004 m. rugpjūčio 13 d. įstatymo 28 straipsnio VI punkto 2° dalies nuostatas ji perėmė ankstesnes sutartis, visų pirma su PBPPR sudarytą koncesijos sutartį. Taigi ir prieš perduodant nuosavybę jungtinei profesinei sąjungai, ir ją perdavus PBPPR buvo oro uosto veiklos vykdytojas.

(32) Oro uoste priimami ir civiliniai, ir kariniai orlaiviai. Šioje lentelėje nurodytas bendras išvykusių ir atvykusių keleivių, kurie naudojosi oro uostu 2000–2013 m., skaičius.

1 lentelė

2000–2013 m. Po oro uosto transporto srautas (keleivių skaičius)

Metai	Iš viso
2000	613 333
2001	600 084
2002	585 410
2003	682 428
2004	720 588
2005	729 409
2006	763 942
2007	763 018
2008	817 511
2009	691 037
2010	673 697
2011	641 496
2012	609 535
2013	645 577

Šaltinis: Prancūzijos pateikti duomenys ir PBPPR interneto svetainė.

(33) *Ryanair* veiklą Po oro uoste pradėjo vykdyti 2003 m. balandžio mėn. Nagrinėjamu laikotarpiu (2003–2011 m.) *Ryanair* teikė paslaugas maršrutais į Londoną, Šarlerua, Bristolį ir Bovė.

(34) 2010 m. *Ryanair* skraidinti keleiviai sudarė apie 16 % oro uosto keleivių. Skrydžius į ir iš Po *Ryanair* nutraukė po to, kai 2011 m. balandžio 1 d. baigė galioti pagal sutartį su oro uostu jos prisiimti įsipareigojimai.

(35) Be *Ryanair*, pagrindinė Po oro uostu besinaudojanti komercinė bendrovė yra *Air France*. Ji vykdo daugumą skrydžių iš Po, ir jos paslaugos sudaro didžiąją šio oro uosto transporto srauto dalį (maždaug 80 % keleivių).

(36) Nagrinėjamu laikotarpiu oro uostu naudojosi ir kitos oro transporto bendrovės, visų pirma grupės *Air France KLM* patronuojamoji bendrovė *Transavia CV* (toliau – *Transavia*).

3. PRIEMONĖS, DĖL KURIŲ PRIIMTAS SPRENDIMAS PRADĖTI OFICIALIĄ TYRIMO PROCEDŪRĄ IR PARENGTA KONSULTANTO ATASKAITA

(37) Priemonės, dėl kurių priimtas sprendimas pradėti oficialią tyrimo procedūrą, visų pirma yra susijusios su paslaugų teikimu maršrutu Po–Londono Stanstedo oro uostai (abiem kryptimis). Tokios priemonės, viena vertus, yra 2005 m. PBPPR su AMS sudaryta rinkodaros paslaugų sutartis, kita vertus, tą pačią dieną PBPPR su *Ryanair* sudaryta oro uosto paslaugų sutartis. Abi minėtos sutartys (toliau – 2005 m. sutartys) pasirašytos 2005 m. birželio 30 d. ir sudarytos penkeriems metams, numačius galimybę pratęsti jas papildomiems penkeriems metams.

3.1. *SU AMS IR RYANAIR SUDARYTOS 2005 M. SUTARTYS*

3.1.1. SU AMS SUDARYTA RINKODAROS PASLAUGŲ SUTARTIS, SUSIJUSI SU MARŠRUTU PO–LONDONO STANSTEDO ORO UOSTAS

(38) AMS yra *Ryanair* patronuojamoji bendrovė, turinti išimtinę teisę teikti rinkodaros paslaugas *Ryanair* interneto svetainėje www.ryanair.com. Su AMS sudarytoje internetinės rinkodaros paslaugų sutartyje (toliau – 2005 m. rinkodaros paslaugų sutartis), apie kurią pranešė Prancūzija, nurodyta: „šios sutarties pagrindas yra *Ryanair* įsipareigojimas kasdien abiem kryptimis teikti paslaugas maršrutu Po–Londonas (Stanstedo oro uostas)“ (1 straipsnis). Rinkodaros paslaugų sutarties tikslas – „nustatyti sąlygas, kuriomis bendrovė *Airport Marketing Services* PBPPR teiks konkrečias rinkodaros paslaugas reklamuodama įvairias Po ir Bearno regiono turizmo ir verslo traukos vietas“; joje nurodyta, kad „pagrindinė priemonė, naudojama rinkodaros paslaugoms teikti pagal šią sutartį, yra interneto svetainė http://www.ryanair.com, kurioje galima tiesiogiai skelbti tikslinę informaciją galimiems pigių skrydžių oro transporto bendrovės *Ryanair* keleiviams.“ (1 straipsnio 1 dalis).

(39) 2005 m. rinkodaros paslaugų sutartyje nustatytos taisyklės, pagal kurias AMS *Ryanair* interneto svetainėje ([14]) teikia tam tikras reklamos paslaugas. Visos šios paslaugos teikiamos taip:

— „informacija pateikiama tinkamoje interneto svetainės http://www.ryanair.com tinklalapio, susijusio su Po kryptimi, vietoje, penkiose (5) 150 žodžių pastraipose, įtrauktose į skirsnį „Airport marketing Services Top Five Things To Do“ (penki dalykai, kuriuos būtina padaryti atvykus į Po) (metinė vienos pastraipos kaina pagal kainų lentelę yra 20 000 EUR)“,

— „tinkamoje interneto svetainės http://www.ryanair.com tinklalapio, susijusio su Po kryptimi, vietoje, dešinėje pusėje esančioje juostoje pateikiamas vienas (1) PBPPR nurodytos interneto svetainės saitas (metinė vieno saito kaina pagal kainų lentelę yra 15 000 EUR)“,

— „tinkamoje interneto svetainės http://www.ryanair.com tinklalapio, susijusio su Po kryptimi, vietoje, skirsnyje „Top Five Things To Do“, pateikiami septyni (7) PBPPR nurodytų interneto svetainių saitai (metinė vieno saito kaina pagal kainų lentelę yra 10 000 EUR)“,

— „45 (keturiasdešimt penkias) dienas per metus interneto svetainės http://www.ryanair.com pradžios tinklalapyje anglų kalba pateikiamas PBPPR nurodytos interneto svetainės saitas (vienos dienos kaina pagal kainų lentelę yra 6 000 EUR) (3 straipsnis)“.

(40) Pagal šią sutartį PBPPR įsipareigojo visą sutarties galiojimo laikotarpį bendrovei AMS kasmet mokėti 437 000 EUR.

3.1.2. SU RYANAIR SUDARYTA ORO UOSTO PASLAUGŲ SUTARTIS, SUSIJUSI SU MARŠRUTU PO–LONDONO STANSTEDO ORO UOSTAS

(41) Su *Ryanair* sudarytoje oro uosto paslaugų sutartyje (toliau – 2005 m. oro uosto paslaugų sutartis) nustatytos taisyklės, pagal kurias vežėjui leidžiama naudotis Po oro uosto infrastruktūra, visų pirma antžeminėmis paslaugomis ir privačiomis patalpomis. Ši sutartis susijusi su maršrutu Londono Stanstedo oro uostas–Po, kuriuo paslaugos pradėtos teikti 2003 m. balandžio mėn. Ja pakeista 2003 m. sausio 28 d. sudaryta pradinė sutartis, kurią 2005 m. gegužės 3 d. panaikino Po administracinis teismas.

(42) Šios sutarties tikslas – „nustatyti ir veiklos, ir finansines sąlygas, kuriomis *Ryanair* įsipareigoja pradėti vykdyti tarptautinius komercinius skrydžius iš oro uosto ir į jį ir užtikrinti, kad tokie skrydžiai būtų vykdomi. Be to, <...> sutartyje nustatytos tūpimo, antžeminių paslaugų ir kitų paslaugų, kurias oro uostas teikia bendrovei *Ryanair*, sąlygos“ (1 straipsnio 1 ir 2 dalys).

([14]) *http://www.ryanair.com*

(43) Pagal 2005 m. oro uosto paslaugų sutarties 4 straipsnį *Ryanair* maršrutu Londonas–Po kasdien teikia reguliariąsias oro transporto paslaugas ir oro uostui moka mokesčius, nurodytus 7 straipsnio 1 dalyje (reglamentuojami aviacijos mokesčiai) ir 7 straipsnio 2 dalyje (nereglamentuojami aviacijos mokesčiai).

3.2. *KONSULTANTO ATASKAITA*

(44) Savo ataskaitoje konsultantas visų pirma nagrinėjo rinkodaros paslaugų pobūdį ir konkrečias oro uosto paslaugas, dėl kurių PBPPR buvo sudarę sutartis su oro transporto bendrovėmis, būtent 2005 m. sutartis su *Ryanair* ir AMS ([15]).

3.2.1. RINKODAROS PASLAUGŲ SUTARTYS SU RYANAIR IR AMS

(45) Konsultantas apibendrino visas Po oro uosto rinkodaros paslaugų sutartis, kurias PBPPR 2003–2008 m. pasirašė su *Ryanair* ir AMS; sprendime pradėti procedūrą nagrinėjamos tik 2005 m. sutartys.

(46) Konsultantas visų pirma:

— patikrino, ar rinkodaros paslaugų sutartyse nustatyti tarifai atitinka tarifus, nurodytus AMS interneto svetainėje (http://airportmarketingservices.com/pdfs/ratecard.pdf). Konsultantas nurodė, kad AMS svetainėje skelbiami tarifai atitinka 2005 m. rinkodaros paslaugų sutartyje nustatytus tarifus,

— išnagrinėjo, ar AMS išrašytų sąskaitų sumos atitinka Po vykdytos *Ryanair* veiklos mastą. Pasak konsultanto, rinkodaros paslaugų tarifai iš pažiūros atitinka vykdytų skrydžių skaičiaus pokytį,

— rinkodaros paslaugas, kurias bendrovė AMS suteikė PBPPR, palygino su kitomis internetinės rinkodaros paslaugomis, kurios paprastai teikiamos panašiomis sąlygomis.

(47) Konsultantui kilo abejonių, ar dėl toliau nurodytų priežasčių PBPPR buvo naudinga pasirašyti tokių rinkodaros paslaugų pirkimo sutartį. Pirma, *Ryanair* interneto svetainė iš esmės yra bilietų, o ne kelionių pardavimo svetainė. Todėl, pasak konsultanto, atrodo, kad *Ryanair* interneto svetainę visų pirma galima palyginti su kitų oro transporto bendrovių svetainėmis, kuriose paprastai skelbiama tik nedaug mokamos reklamos ir kuriose oro uostai reklamos neužsako. Antra, konsultantas pažymi, kad oro uostų negalima palyginti su kitais galimais reklamos, skelbiamos tokių oro transporto bendrovių kaip *Ryanair* interneto svetainėse, užsakovais, nes paslaugos, kurias oro uostas teikia *Ryanair* keleiviams, iš esmės neatsiejamos nuo pačios *Ryanair* teikiamų paslaugų, kitaip nei papildomos paslaugos, kaip antai apgyvendinimas arba automobilių nuoma. Galų gale konsultantas apskritai abejoja, ar oro uostai elgiasi racionaliai mokėdami pinigus oro transporto bendrovėms, kad pritrauktų klientų skristi maršrutais, kuriais šios bendrovės teikia paslaugas, nes naudos iš papildomų keleivių tiesiogiai gauna būtent tos oro transporto bendrovės.

(48) Dėl šių priežasčių konsultantas daro išvadą, kad skelbdamas reklamą *Ryanair* svetainėje oro uostas gauna tik nedidelę komercinę naudą.

(49) Be to, pasak konsultanto, net jei tokia nauda gaunama, nei oro uostas, nei *Ryanair* jos neapskaičiuoja. Konsultantas taip pat pažymi, kad *Ryanair* svetainėje skelbiama rinkodaros informacija yra gana glausta ir nesudėtinga ir kad tuo atveju, jeigu reklama būtų laikoma veiksminga (oro uostui arba *Ryanair*), būtų investuojama į jos kokybės ir formos gerinimą. Iš to konsultantas daro išvadą, kad rinkodaros paslaugų komercinė vertė sutarčių šalims nedidelė.

(50) Tačiau, konsultanto nuomone, paskirties regionas iš tikrųjų galėtų gauti naudos iš reklamos, jeigu ji skatintų *Ryanair* klientus jame praleisti daugiau laiko arba daugiau vartoti. Vis dėlto konsultantas mano, kad atsižvelgiant į tai, jog PBPPR sutartį pasirašė su *Ryanair* ar jos patronuojamąja bendrove, nagrinėjant ją į galimą naudą regionui atsižvelgti nereikia.

(51) Pasak konsultanto, aplinkybė, kad didžiulis internetinės rinkodaros rinkos nepastovumas sunkiai dera su kainų lentelėje nurodytais fiksuotais AMS paslaugų tarifais, taip pat skatina kelti klausimą, koks buvo tikrasis šio sumanymo tikslas. *Ryanair* teigia, kad sutartis su AMS nėra privaloma, ir oro uostus valdančios įstaigos jos nepasirašytų, jei ji neturėtų komercinės vertės. Tačiau konsultantas kelia klausimą, ar *Ryanair* nedarė spaudimo Po oro uostui, kai su juo buvo deramasi dėl paslaugų teikimo oro maršrutais, juo labiau kad keli netoli esantys oro uostai (pvz., Tarbo ir Bjarico) konkuravo dėl *Ryanair* orlaivių priėmimo.

([15]) Savo ataskaitoje konsultantas nagrinėjo įvairias PBPPR 2002–2008 m. sudarytas rinkodaros paslaugų sutartis su *Ryanair* ir AMS bei sutartį su *Transavia*, 2002–2005 m. sudarytas oro uosto paslaugų sutartis, 2002–2007 m. oro uosto veiklos finansinius rezultatus ir maršruto Po–Londono Stanstedo oro uostas, kuriuo *Ryanair* teikė paslaugas, poveikį 2003–2008 m. oro uosto sąskaitoms. Taigi šios ataskaitos dalykas yra platesnis nei sprendimo pradėti procedūrą.

(52) Pasak konsultanto, iš visų šių duomenų aiškėja slapta *Ryanair* rinkodaros paslaugų sutarčių sudarymo strategija – gauti oro uosto subsidiją siekiant išlaikyti mažas bendrovės kainas.

3.2.2. RINKODAROS PASLAUGŲ SUTARTYS, SUDARYTOS SU BENDROVE TRANSAVIA

(53) Konsultantas taip pat nagrinėjo rinkodaros paslaugų sutartį, kurią 2006 m. PBPPR sudarė su oro transporto bendrove *Transavia*. Sprendime pradėti procedūrą ši sutartis neminima.

3.2.3. ORO UOSTO PASLAUGŲ SUTARTYS

(54) Konsultantas išnagrinėjo įvairias oro uosto paslaugų sutartis, kurias 2003–2005 m. PBPPR pasirašė su įvairiomis oro transporto bendrovėmis (būtent *Ryanair, Air France* ir *Transavia*).

(55) Pasak konsultanto, oro uosto paslaugų kainos kinta taip: reglamentuojamų mokesčių (apšvietimo, tūpimo, stovėjimo ir keleivio mokesčių) kainos nurodytos visoms oro transporto bendrovėms taikomoje kainų lentelėje. Kiekvieno mokesčio tarifas kasmet atnaujinamas taikant koeficientą, dėl kurio susitariama derantis oro uosto ekonominiame patariamajame komitete. Taigi, konsultanto nuomone, oro transporto bendrovėms negali būti taikomi skirtingi reglamentuojamų paslaugų tarifai.

(56) Pasak konsultanto, nereglamentuojamų mokesčių (oro uostų antžeminių paslaugų) tarifas oro transporto bendrovėms nevienodas ir priklauso nuo dvišalių komercinių derybų rezultatų.

(57) Konsultantas palygino bendrovei *Ryanair* ir kitoms oro transporto bendrovėms (*Air France* ir *Transavia*) išrašytų sąskaitų už tas pačias nereglamentuojamas paslaugas duomenis. Palyginimas atliktas atsižvelgiant tiek į paslaugos pobūdį, tiek į taikytą kainą.

(58) Konsultantas nustatė, kad šių dviejų bendrovių sutartyse nurodytos antžeminės paslaugos veikiausiai buvo tikrai suteiktos ir kad įvairioms bendrovėms teikiamų paslaugų pobūdis iš tikrųjų skiriasi. Bendrovei *Air France* iš tiesų teikiama daugiau paslaugų. Be to, *Ryanair* taip pat moka mažesnę fiksuotą sumą (tačiau už didesnės apimties paslaugą) nei *Transavia*.

(59) Vis dėlto, palyginęs bendrovėms *Ryanair* ir *Transavia* taikomus tokios pat bendros paslaugos fiksuotus tarifus ir bendrovei *Air France* taikomą panašių paslaugų tarifą, konsultantas nustatė, kad *Ryanair* taikomas mažesnis tarifas ([…] (*) EUR) nei *Air France* ([…] EUR) arba *Transavia* ([…] EUR). *Ryanair* mokama kaina sudaro apytiksliai […] proc. kitų bendrovių mokamos kainos.

(60) Prancūzijos nuomone, konsultanto parengtame oro uosto paslaugų (nereglamentuojamų) lyginamajame tyrime tinkamai neapibendrinti įvairių PBPPR derybų rezultatai. Prancūzija nurodė kelis tokį tarifų apskaičiavimą pagrindžiančius pavyzdžius, visų pirma susijusius su atveju, kai *Ryanair* negauna tam tikrų bendrovei *Air France* teikiamų paslaugų.

4. PRIEMONĖS, DĖL KURIŲ PRIIMTAS SPRENDIMAS IŠPLĖSTI PROCEDŪRĄ

(61) Komisija nusprendė, kad būtina išplėsti oficialią tyrimo procedūrą ir išnagrinėti visas sutartis, kurias PBPPR su bendrovėmis AMS ir *Ryanair* sudarė visu laikotarpiu, kurį *Ryanair* vykdė veiklą Po oro uoste (2003–2011 m.), kad būtų nustatyta, ar PBPPR sutartys su *Ryanair* ir AMS yra valstybės pagalba.

(62) Komisija taip pat nusprendė į išplėstą oficialią tyrimo procedūrą įtraukti 2006 m. sausio 23 d. PBPPR sutartį su oro transporto bendrove *Transavia* ir įvairius viešųjų subjektų finansinius įnašus, oro uostui skirtus nagrinėjamu laikotarpiu; šių įnašų sąrašą Prancūzija Komisijai pateikė 2011 m. gegužės 30 d. raštu.

(63) Šios priemonės išsamiai aprašytos 62–85 skirsniuose.

(*) Konfidenciali informacija

4.1. *PBPPR SUTARTYS SU RYANAIR IR AMS*

(64) Sprendimas išplėsti procedūrą apima įvairias 2003–2011 m. sudarytas PBPPR sutartis su bendrovėmis *Ryanair* ir AMS.

4.1.1. 2003 M. SAUSIO 28 D. SUTARTIS

(65) 2003 m. sausio 28 d. pasirašytą sutartį PBPPR sudarė tiesiogiai su *Ryanair* (o ne bendrove AMS). Šios sutarties nuostatos susijusios su oro uosto paslaugomis ir rinkodaros paslaugomis.

(66) Sutarties 2 straipsnyje nurodyti *Ryanair* įsipareigojimai Po Bearno prekybos ir pramonės rūmams ir oro uosto mokesčių suma. Sutarties 3 straipsnyje nustatyti PBPPR įsipareigojimai ir visų pirma nurodyta, kad šie rūmai privalo vien savo lėšomis:

a) „teikti arba pavesti teikti oro uosto terminalo ir (arba) infrastruktūros paslaugas, susijusias su A priede išsamiau aprašytomis paslaugomis;

b) atlikti B priede išsamiau aprašytas funkcijas viešųjų ryšių ir pateikimo rinkai srityje;

c) pasirašius sutartį sumokėti bendrovei *Ryanair* aštuoniasdešimties tūkstančių eurų (80 000 EUR) fiksuotą mokestį už šiuo nauju maršrutu pradėtas teikti paslaugas;

d) atsižvelgdami į Po oro uosto populiarinimą pateikiant PBPPR interneto saitus *Ryanair* interneto svetainėje, reklamuojant rašytinėje spaudoje mažas išvykimo iš Po oro uosto ir atvykimo į jį kainas ir naudojantis kitomis *Ryanair* pasirinktomis priemonėmis, tokiomis kaip reklama radijuje, televizijoje ir lauko reklama, mokėti *Ryanair* vienuolikos eurų (11 EUR) sumą nuo paslaugų už kiekvieną iš Po oro uosto išvykstantį keleivį (kas mėnesį pasibaigus terminui ir (arba) išskaičiuojant šį mokestį iš sumų, kurias *Ryanair* privalo mokėti PBPPR pagal 2 straipsnio b punktą); nustatyta viršutinė riba – keturi šimtai tūkstančių eurų (400 000 EUR) per metus nuo kasdienių paslaugų apyvartos;

e) ši sutartis taikoma tik maršrutui Po–Londonas, kuriuo vykdoma ne mažiau kaip po vieną skrydį per dieną 364 dienas per metus. Jeigu maršrutas Po–Londonas bus išplėstas ir bus vykdoma po kelis skrydžius per dieną, PBPPR nemokės jokio papildomo mokesčio. Jeigu bendru sutarimu būtų pradėtos teikti paslaugos kitais maršrutais į Vokietiją, Belgiją, Airiją ar Italiją, ši sutartis būtų atnaujinta ir už paslaugų teikimą šiais maršrutais būtų mokama tokia pat aštuoniasdešimties tūkstančių eurų (80 000 EUR) suma, kurios viršutinė riba, apskaičiuojama taikant vienuolikos eurų (11 EUR) įkainį už išvykstantį keleivį, būtų keturi šimtai tūkstančių eurų (400 000 EUR) per metus. Dėl kiekvieno naujo maršruto sudaroma nauja sutartis arba šios sutarties priedas…“.

(67) Sutarties A priede pateiktas su *Ryanair* vykdomais skrydžiais susijusių antžeminių paslaugų ir papildomų paslaugų sąrašas. B priede išdėstytos nuostatos dėl oro uosto viešųjų ryšių, prekybos ir pateikimo rinkai. Konkrečiai prekybai ir pateikimui rinkai skirtoje dalyje nurodyta:

„Oro uostas bendrovei *Ryanair* teikia paramą ir pagalbą, skirtą jos periodinei prekybai oro uosto traukos zonoje, visų pirma nemokamai suteikdamas *Ryanair* darbuotojams vieną kabinetą, vieną telefono liniją ir vieną fakso aparatą. Oro uostas išnagrinėja visas reklamos (lauko reklamos, reklamos laikraščiuose, televizijoje, radijuje ir pan.) galimybes, kurios, jo nuomone, yra naudingos *Ryanair* regione...“

(68) 2005 m. gegužės 3 d. Po administracinis teismas šią sutartį panaikino ([16]), nes:

„dėl nustatytų nesubalansuotų <...> sutarties šalių tarpusavio įsipareigojimų – tiksliai neapibrėžti *Ryanair Limited* įsipareigojimai, susiję su turizmo skatinimo veiksmais už Po miesto ribų, ir nenumatytas net dalinis sumokėtų sumų grąžinimas neįvykdžius nustatytų tikslų – ginčijamas sprendimas turi būti vertinamas kaip finansinė pagalba bendrovei *Ryanair Limited*“;

„ginčijamas sprendimas, kuriuo patvirtinta sutartis dėl finansinės pagalbos bendrovei *Ryanair Limited*, yra neteisėtas, nes apie jį iš anksto nepranešta Europos Bendrijų Komisijai, todėl turi būti panaikintas“.

([16]) 2005 m. gegužės 3 d. Po administracinio teismo sprendimas *Air Méditerranée*. Po administracinio teismo sprendimas priimtas išnagrinėjus skundą, kurį 2003 m. rugsėjo mėn. pateikė oro transporto bendrovė *Air Méditerranée*, vykdanti užsakomuosius skrydžius į netoli Po esantį Tarbo oro uostą. *Air Méditerranée* nurodė, kad nukentėjo dėl, jos nuomone, nesąžiningos konkurencijos vykdant skrydžius maršrutais Londonas–Prancūzijos pietvakariai (abiem kryptimis), kuriais ji teikia paslaugas.

(69) 2005 m. gegužės 3 d. sprendime Po administracinis teismas priminė, kad Po oro uostą valdantys PBPPR buvo įsipareigoję „be atlygio“ bendrovei *Ryanair* sumokėti 80 000 EUR už tai, kad 2003 m. pradėtos teikti paslaugos maršrutu Londono Stanstedo oro uostas–Po. PBPPR taip pat buvo įsipareigoję mokėti bendrovei *Ryanair* po 11 EUR už keleivį, kol bus pasiekta 400 000 EUR metinė viršutinė riba, „kaip atlygį už veiksmus, kuriais siekiama populiarinti Po miestą“. Tuo remdamasis teismas padarė išvadą, kad sutartis yra „finansinė pagalba *Ryanair*“.

(70) Taigi ši 2003 m. sutartis buvo pakeista dviem 2005 m. sutartimis, dėl kurių priimtas sprendimas pradėti oficialią tyrimo procedūrą.

4.1.2. 2005 M. SUTARTYS ([17])

(71) 2005 m. sutartis nagrinėjo Akvitanijos regiono audito rūmai.

(72) Galutinių Akvitanijos regiono audito rūmų pastabų dėl PBPPR ataskaita apsvarstyta 2006 m. spalio 19 d. ir apima 2001 ir vėlesnius finansinius metus. Viena šios ataskaitos dalis skirta „pigių skrydžių oro transporto bendrovei suteiktai pagalbai“ (ataskaitos 3 skyrius). Prieš parengdami šią ataskaitą Akvitanijos regiono audito rūmai išnagrinėjo rinkodaros paslaugų sutartį. Galutinių pastabų ataskaitoje jie pateikė tokias pastabas:

„PPR <...>, siekdami išvengti administracinio teismo sprendimo poveikio (šiame sprendime padaryta išvada, kad pagal 2003 m. sutartį su bendrove *Ryanair* suteikta neteisėta valstybės pagalba), pasinaudojo nauja teisine struktūra“;

„bendrovė AMS yra tik *Ryanair* įsteigta bendrovė, kuriai vadovauja du bendrovės *Ryanair* vadovai“;

„kaip nurodyta administracinių teismų sprendimuose (2003 m. liepos 24 d. Strasbūro administracinio teismo sprendimas Bendrovė *Brit Air* prieš Strasbūro ir Žemutinio Reino PPR, 2003 m. gruodžio 18 d. Strasbūro apeliacinio administracinio teismo sprendimas Strasbūro ir Žemutinio Reino PPR prieš bendrovę *Brit Air*), sutarties šalių įsipareigojimų disbalansas yra akivaizdus. Reklamos skelbimas *Ryanair* interneto svetainėje taip pat naudingas ir bendrovei *Ryanair*, todėl negali būti tiesioginis atlygis už konsulinių rūmų [PBPPR] prisiimtus finansinius įsipareigojimus“.

(73) Pastabų ataskaitoje teigiama, kad „nustatyt[i] nesubalansuot[i] <...> sutarties šalių tarpusavio įsipareigojim[ai]“.

(74) Ataskaitoje nurodyta, kad Akvitanijos regiono audito rūmai, nepaisydami bendrovių AMS ir *Ryanair* pateiktų argumentų, „laikosi savo pozicijos“. Joje padaryta tokia išvada:

„atsižvelgdami į tai, kad kompetentingas teismas gali pateikti savo vertinimą, Audito Rūmai mano, kad ši paslaugų teikimo sutartis iš tiesų yra finansinė pagalba bendrovei *Ryanair* ir kad ta pagalba neteisėta, nes apie ją iš anksto nepranešta Komisijai.“

(75) Ataskaitoje taip pat nagrinėjamas pagalbos veiksmingumas (3.2 skyrius) ir efektyvumas (3.3 skyrius). Joje nurodyta, kad oro maršruto Po–Londono Stanstedo oro uostas ekonominis poveikis Bearno regionui yra neginčytinas:

„2003 m. nustatytas tikslas, kad iš Londono atskristų 50 000 keleivių, beveik įgyvendintas jau antraisiais paslaugų teikimo metais. 2005 m. PPR atlikto tyrimo rezultatai rodo, kad oro maršruto ekonominis poveikis yra apie 8 mln. EUR per metus. Šiam poveikiui įvertinti sukurta ekonominės turizmo veiklos vykdytojų atstovų grupė. Apie 700 Bearno specialistų buvo pateiktas klausimas, kokią dalį jų apyvartos sudaro iš Didžiosios Britanijos klientų gautos pajamos. Visa oro maršrutu iš Didžiosios Britanijos į Bearną atskrendančių turistų dalis buvo įvertinta remiantis keleivių apklausos rezultatais ir Departamento turizmo komiteto pateiktais duomenimis.“

(76) Vertinant pagalbos efektyvumą ataskaitoje nurodyta, kad „2004 m. bendros PPR sąnaudos, susijusios su šiuo oro maršrutu, sudarė, įskaičiavus iš šios veiklos gautas pajamas, apie 360 000 EUR“.

(77) Akvitanijos regiono audito rūmai iškėlė klausimą, ar PBPPR tokių pat Bearno ekonominės plėtros rezultatų galėjo pasiekti oro transporto bendrovei *Ryanair* suteikę mažesnę finansinę pagalbą. Tokiomis aplinkybėmis ataskaitoje užsimenama apie suderinamumo sąlygas, nustatytas 2005 m. Bendrijos gairėse dėl oro uostų finansavimo ir valstybės pagalbos oro transporto bendrovių veiklai iš regioninių oro uostų pradėti ([18]) (toliau – 2005 m. gairės). Šiuo klausimu ataskaitoje padaryta išvada, kad tokių sąlygų nesilaikyta.

([17]) Šios sutartys jau nurodytos sprendime pradėti procedūrą, žr. 3.1 skirsnį.
([18]) OL C 312, 2005 12 9, p. 1.

4.1.3. ORO UOSTO SUTARTYS SU RYANAIR IR AMS, SUDARYTOS PO 2005 M.

(78) Prancūzijos institucijos nurodė, kad po 2005 m. PBPPR su *Ryanair* ir AMS sudarė tokias sutartis arba 2005 m. sutarčių priedus:

— 2007 m. rugsėjo 25 d. rinkodaros paslaugų sutartį, sudarytą pradiniam penkerių metų laikotarpiui nuo pasirašymo dienos; abi šalys susitarė „likus ne mažiau nei šešiems mėnesiams iki pradinio laikotarpio pabaigos“ „susitikti aptarti tolesnio PBPPR ir AMS bendradarbiavimo“. Pagal šią sutartį buvo reklamuojami maršrutu Po–Šarlerua ištisus metus vykdyti trys skrydžiai per savaitę. Mainais už tai, kad Belgijai ir Nyderlandams skirtame *Ryanair* interneto svetainės (www.ryanair.com) pradžios tinklalapyje buvo pateiktas PBPPR nurodytos svetainės interneto saitas, PBPPR bendrovei AMS mokėjo […] EUR per metus. Paslaugos maršrutu pradėtos teikti 2007 m. spalio 30 d. 2009 m. birželio 16 d. ši sutartis iš dalies pakeista pasikeičiant raštais: nekeičiant paslaugų, nuo 2009 m. sausio 1 d. buvo nustatytas […] EUR atlygis už reklamą.

— 2005 m. oro uosto paslaugų sutarties priedas, sudarytas PBPPR pasirašius 2007 m. rugsėjo 25 d. patvirtinimo raštą, kad 2005 m. oro uosto paslaugų sutarties nuostatos penkerius metus taikomos maršrutui Po–Šarlerua.

— 2005 m. oro uosto paslaugų sutarties priedas, sudarytas PBPPR pasirašius 2008 m. kovo 17 d. patvirtinimo raštą, kad 2005 m. oro uosto paslaugų sutarties nuostatos vienus metus taikomos maršrutui Po–Bristolis;

— 2008 m. kovo 31 d. rinkodaros paslaugų sutartis, sudaryta 2008 m. gegužės 16 d.–2008 m. rugsėjo 13 d. laikotarpiui; abi šalys susitarė „likus ne mažiau nei trims mėnesiams iki pradinio laikotarpio pabaigos susitikti aptarti tolesnio PBPPR ir AMS bendradarbiavimo“. Šioje sutartyje nurodyta reklamos veikla susijusi su *Ryanair* įsipareigojimu tuo pačiu laikotarpiu vykdyti tris skrydžius per savaitę maršrutu Po–Bristolis. Mainais už tai, kad Jungtinei Karalystei skirtame svetainės www.ryanair.com pradžios tinklalapyje pateiktas PBPPR nurodytos svetainės interneto saitas, PBPPR per aštuonias dienas bendrovei AMS sumokėjo […] EUR sumą.

— 2009 m. birželio 15 d. sprendimu PBPPR savo pirmininką įgaliojo pakeisti 2005 m. rinkodaros paslaugų sutartyje nurodytą sumą – nustatyti ne didesnę negu […] EUR 2009 m. sumą, atsižvelgiant į tai, kad *Ryanair* suplanuotų skrydžių maršrutu Po–Londonas skaičius sumažintas iki 211.

— 2005 m. oro uosto paslaugų sutarties priedas, sudarytas PBPPR pasirašius 2009 m. birželio 16 d. patvirtinimo raštą, kad 2005 m. oro uosto paslaugų sutarties nuostatos 2009 m. vasaros sezoną taikomos maršrutui Po–Bristolis.

— 2009 m. birželio 16 d. rinkodaros paslaugų sutartis, sudaryta 2009 m. balandžio 1 d.–2009 m. spalio 24 d. laikotarpiui; ji galėjo būti pratęsta, šalims susitarus prieš tris mėnesius iki termino pabaigos. Šioje sutartyje nurodyta reklamos veikla susijusi su tuo, kad pagal numatytą 60 skrydžių programą tuo pačiu laikotarpiu maršrutu Po–Bristolis vykdomi du skrydžiai per savaitę. Mainais už tai, kad Jungtinei Karalystei skirtame svetainės www.ryanair.com pradžios tinklalapyje pateiktas PBPPR nurodytos svetainės interneto saitas, PBPPR per devynias dienas bendrovei AMS sumokėjo […] EUR sumą. 2009 m. spalio mėn. paslaugų teikimas šiuo maršrutu buvo nutrauktas.

— 2010 m. sausio 28 d. sudaryta rinkodaros paslaugų sutartis, kurios „pradinis galiojimo laikotarpis prasideda pasirašymo dieną ir baigiasi praėjus metams nuo paslaugų teikimo maršrutais pradžios“ ir kuri gali būti „pratęsta papildomam vienų metų laikotarpiui“. Šioje sutartyje nurodyta reklamos veikla susijusi su paslaugų teikimu maršrutu Po–Londono Stanstedo oro uostas, kuriuo nuo 2010 m. kovo 30 d. vykdomi trys skrydžiai per savaitę (ne mažiau kaip 220 skrydžių), paslaugų teikimu maršrutu Po–Šarlerua, kuriuo nuo tos pačios dienos vykdomi trys skrydžiai per savaitę (ne mažiau kaip 100 skrydžių) ir maršrutu Po–Bovė, kuriuo nuo 2010 m. balandžio mėn. vykdomi trys skrydžiai per savaitę (ne mažiau kaip 100 skrydžių). Mainais už tai, kad Jungtinei Karalystei, Belgijai, Nyderlandams ir Prancūzijai skirtuose svetainės www.ryanair.com pradžios tinklalapiuose pateiktas PBPPR nurodytos svetainės interneto saitas, PBPPR per 25 arba 45 dienas bendrovei AMS sumokėjo […] EUR sumą.

(79) Bendrovės AMS siūlytos paslaugos ir jų finansinės sąlygos nurodytos įvairių rinkodaros paslaugų sutarčių 3 straipsnyje. Prancūzijos institucijos nurodė, kad bendrovei AMS mokėtos sumos keitėsi pasirašius naujas sutartis dėl naujų skrydžių maršrutų (į Šarlerua, Bristolį) ir pakeitus numatytas skrydžių programas, visų pirma susijusias su maršrutu Po–Londono Stanstedo oro uostas. Nustojus galioti pratęstoms 2005 m. birželio 30 d. ir 2007 m. rugsėjo 25 d. sutartims, buvo sudaryta nauja sutartis, apimanti visus maršrutus, kuriais paslaugos teikiamos nuo 2010 m. kovo 30 d.

(80) Prancūzijos institucijos nurodė, kad nauja oro uosto paslaugų sutartis sudaryta tik 2010 m. balandžio mėn., baigus galioti 2005 m. oro uosto paslaugų sutarčiai. Todėl 2010 m. balandžio mėn.–2011 m. balandžio mėn. bendrovei *Ryanair* taikytus reglamentuojamų mokesčių tarifus nustatė patariamasis ekonomikos komitetas, o antžeminės paslaugos teiktos pagal 2005 m. sutartyje nustatytus tarifus, nes nebuvo pasibaigusios derybos dėl naujos sutarties. Prancūzijos institucijos nurodė, kad nauja sutartis sudaryta tik dėl rinkodaros paslaugų.

(81) Prancūzijos teigimu, paslaugos oro uosto paslaugų sutartyje nurodytais maršrutais Po–Londonas ir Po–Šarlerua pradėtos teikti 2010 m. kovo 30 d., o maršrutu Po–Bovė – 2010 m. balandžio mėn. Taigi pradinis sutarties laikotarpis turėjo baigtis įgyvendinus 2010–2011 m. žiemos sezono programą. 2011 m. vasario 14 d. raštu PBPPR, „konstatavę, kad per nustatytą laiką sutartis nebuvo pratęsta papildomam vienų metų laikotarpiui“, paprašė AMS „atsižvelgti į tai, kad sutartis automatiškai nustos galioti 2011 m. balandžio 1 d.“

(82) Savo 2011 m. gegužės 30 d. ir 2012 m. gegužės 10 d. raštuose Prancūzija nurodė sumas, kurias 2003–2011 m. PBPPR ir kiti viešieji subjektai sumokėjo bendrovei AMS (arba *Ryanair* pagal 2003 m. sausio 28 d. sutartį). Bendra mokėjimų, kurie pagal 64–81 konstatuojamosiose dalyse nurodytas sutartis atlikti 2003–2011 m., suma yra [4–6] mln. EUR. Tikslios PBPPR ir kitų viešųjų subjektų bendrovei AMS (arba *Ryanair*) sumokėtos sumos nurodytos 2 lentelėje.

2 lentelė

Subsidijos bendrovėms AMS arba Ryanair pagal maršrutą, kuriuo teiktos paslaugos

(tūkst. EUR)

Subsidija bendrovei AMS arba Ryanair pagal maršrutą, kuriuo teiktos paslaugos	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Iš viso
Po–Londonas	(…)	(…)	(…)	437	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Po–Šarlerua					(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Po–Bristolis						(…)	(…)			(…)
Po–Bovė								(…)	(…)	(…)
Bendrovei AMS arba *Ryanair* sumokėta bendra suma	(…)	(…)	(…)	**437**	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	**[4 000–6 000]**

Šaltinis: 2011 m. gegužės 30 d. ir 2012 m. gegužės 10 d. Prancūzijos raštai ([1]).

([1]) Kadangi 2011 m. sumos nebuvo tiksliai paskirstytos pagal įvairius maršrutus, Komisija bendrą sumą pagal įvairius maršrutus paskirstė tokiomis pat dalimis, kokios nustatytos 2010 m.

4.2. *PBPPR SUTARTIS SU BENDROVE TRANSAVIA*

(83) 2006 m. sausio 23 d. PBPPR pasirašė sutartį su oro transporto bendrove *Transavia*. Ši sutartis sudaryta trejiems metams – nuo 2006 m. balandžio 26 d., kai pradėtos teikti paslaugos maršrutu Po–Amsterdamas, ir galėjo būti pratęsta papildomam dvejų metų laikotarpiui. Ji iš tiesų automatiškai pratęsta 2009 m. balandžio mėn., tačiau 2009 m. spalio mėn. nutraukta bendrovei *Transavia* nusprendus savo paslaugų nebeteikti.

(84) Šioje sutartyje nustatyta, kad už rinkodaros paslaugas, suteiktas per dvejus pirmuosius metus, mokama 250 000 EUR, ir kad per metus vykdoma po 156 skrydžius iš Po oro uosto. Jeigu skrydžių skaičius mažesnis nei 156 per metus, mokamos sumos turi būti proporcingai perskaičiuotos. Trečiaisiais metais mokama po […] EUR už kiekvieną išskrendantį keleivį (nustatyta […] EUR metinė viršutinė riba).

(85) Sutartyje taip pat nustatyta galimybė pratęsti sutartį dar dvejiems metams, mokant po […] EUR už išskrendantį keleivį ketvirtaisiais metais ir po […] EUR už išskrendantį keleivį penktaisiais metais.

(86) Pagal sutartį 2006 m. balandžio 26 d.–2009 m. spalio 29 d. PBPPR bendrovei *Transavia* už jos suteiktas rinkodaros paslaugas iš viso sumokėjo [700 000–900 000] EUR.

4.3. *ĮVAIRIŲ VIEŠŲJŲ SUBJEKTŲ FINANSINIAI ĮNAŠAI Į PO ORO UOSTĄ*

(87) Savo 2011 m. gegužės 30 d. rašte Prancūzija Komisijai pateikė visų iš viešųjų išteklių oro uostui skirtų subsidijų suvestinę. Priemonės, dėl kurių išplėsta procedūra, yra aprašytos 88–107 konstatuojamosiose dalyse. Prancūzijos nuomone, oro uostui neskirtas joks valstybės finansavimas ar valstybės pagalba oro uosto eksploatavimui subalansuoti.

(88) Siekiant subsidijas įvertinti pagal valstybės pagalbai taikomas nuostatas, įvairių viešųjų subjektų skirtas įrangos subsidijas reikia atskirti nuo valstybės suteiktų subsidijų, skirtų sąnaudoms, kurios, pasak Prancūzijos institucijų, priskiriamos valstybės uždaviniams, padengti.

3 lentelė

2000–2010 m. Po Pirėnų oro uosto gauti įvairių viešųjų subjektų finansiniai įnašai

(tūkst. EUR)

Subsidijos pobūdis	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Iš viso
Iš Paramos oro uostams ir oro transportui fondo (FIATA) skirta valstybės subsidija (valstybės uždaviniams vykdyti)			396		11		400	300				1 107
Valstybės skirta įrangos subsidija (valstybės investicijų dotacija)	166 (SSLIA [1] patalpoms)		1 782 (dviem tomografams ir SSLIA automobiliui)	466 (SSLIA automobiliui)								2 414
Bendra įrangos subsidija, skirta valstybės uždaviniams vykdyti	**166**		**2 178**	**466**	**11**		**400**	**300**				**3 521**
Atlanto Pirėnų departamento generalinės tarybos skirta įrangos dotacija	1 326 (krovinių terminalui)		91 (kilimo ir tūpimo tako įrangai)			478 (riedėjimo tako darbams)						1 895
Akvitanijos regiono taryba	1 413 (krovinių terminalui)	2 164 (keleivių terminalui)	232 (terminalams)			479 (riedėjimo tako darbams)						4 288
Po savivaldybių ir aglomeracijos profesinė sąjunga	1 479 (krovinių ir keleivių terminalui)	1 683 (keleivių terminalui)	643 (keleivių terminalui)	5 (terminalams)								3 810
ERPF		1 559 (keleivių terminalui)	1 184 (terminalams)	291 (keleivių terminalui)		653 (riedėjimo tako darbams)						3 687

(tūkst. EUR)

Subsidijos pobūdis	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Iš viso
Prancūzijos bendrovė *Gaz de France*				38 (kogeneracinei jėgainei)								38
Po Pirėnų oro uosto jungtinė profesinė sąjunga										4 030 (kilimo ir tūpimo tako remontui ir apšvietimui)	100 (kilimo ir tūpimo tako remontui ir apšvietimui)	4 130
Iš viso įrangos subsidijų (išskyrus skirtas valstybės uždaviniams vykdyti)	**4 218**	**5 406**	**2 150**	**334**		**1 610**				**4 030**	**100**	**17 848**
Atlanto Pirėnų departamento generalinės tarybos subsidija pasiskolintoms lėšoms grąžinti	97	272	113	122	98	77						779
Atliktos investicijos	**3 470**	**8 656**	**5 781**	**1 352**	**272**	**2 744**	**260**	**315**	**416**	**5 419**	**167**	**28 852**

([1]) Saugos ir orlaivių apsaugos nuo gaisro tarnyba (pranc. *Service de Sécurité et de Lutte contre l'Incendie des Aéronefs*, SSLIA).

4.3.1. ĮRANGOS SUBSIDIJOS

(89) 2000–2010 m. oro uostas gavo jungtinės profesinės sąjungos, valstybės, įvairių vietos valdžios institucijų, Europos regioninės plėtros fondo (ERPF) ir bendrovės *Gaz de France* išmokų (toliau – įrangos subsidijos), skirtų įvairioms investicijoms finansuoti (investicijoms į terminalą, kilimo ir tūpimo tako remontą, apšvietimo įrangos remontą, krovinių terminalą, kogeneracinę jėgainę ir pan.); bendra šių išmokų suma yra apie 17,8 mln. EUR (žr. 3 lentelę).

(90) Atlanto Pirėnų departamento generalinė taryba oro uostui suteikė 1,895 mln. EUR įrangos dotaciją, skirtą krovinių terminalui, kilimo ir tūpimo tako įrangai bei riedėjimo tako darbams finansuoti. Prancūzija taip pat nurodė, kad 2000–2005 m. Atlanto Pirėnų departamento generalinė taryba išmokėjo 779 000 EUR pasiskolintoms lėšoms grąžinti. Prancūzija pažymi, kad ši priemonė taikyta pagal Po oro uosto finansavimo plano protokolą, kurį 1990 m. lapkričio 5 d. sudarė vietos valdžios institucijos ir PBPPR. Šis planas, kurio bendra didžiausia suma - 5,680 mln. EUR, apėmė darbus, susijusius su aikštelių ir apšvietimo įrangos pritaikymu pagal standartus, taip pat terminalo išplėtimą. Pagal protokolą vietos valdžios institucijų lėšos galėjo būti naudojamos arba kaip įrangos dotacija, arba veiklos vykdytojo pasiimtoms investicijų finansavimo paskoloms grąžinti, arba kaip šios finansavimo priemonės, taikomos kartu. Minėta 779 000 EUR suma panaudota paskolai, kurią Atlanto Pirėnų departamento generalinė taryba buvo įsipareigojusi padengti pagal 1990 m. protokolą ir kurios mokėjimo terminas baigėsi 2005 m., grąžinti.

(91) Iš Akvitanijos regiono tarybos oro uostas gavo keturias subsidijas krovinių ir keleivių terminalui bei riedėjimo tako darbams finansuoti; bendra šių subsidijų suma - 4,288 mln. EUR.

(92) Po Pirėnų savivaldybių profesinė sąjunga ir aglomeracijos bendruomenė oro uostui skyrė 3,810 mln. EUR krovinių ir keleivių terminalui finansuoti.

(93) ERPF suteikė 3,687 mln. EUR subsidiją, skirtą keleivių terminalui išplėsti ir riedėjimo tako darbams finansuoti.

(94) 2003 m. bendrovė *Gaz de France* Po oro uostui taip pat skyrė 38 000 EUR kogeneracinės jėgainės įrenginiams finansuoti. Tuo metu, kai skirtas šis finansavimas, *Gaz de France* buvo valstybinė komercinė pramonės įmonė.

(95) Galiausiai jungtinė profesinė sąjunga finansavo 4,130 mln. EUR investicijų programą, apimančią kilimo ir tūpimo tako bei apšvietimo įrangos remontą ir automobilių stovėjimo aikštelės išplėtimą.

(96) 4 lentelėje apžvelgiamos įvairios priemonės, kitaip sakant, įvairūs teisės aktai, kuriais remiantis skirtos aprašytos įrangos subsidijos. Joje nurodytos su šiomis priemonėmis susijusios įrangos subsidijos skyrimo datos, finansuotų investicijų pobūdis ir bendros šių investicijų sąnaudos, bendros įrangos subsidijų sumos, gautos taikant šias priemones, taip pat laikotarpiai, kuriais šios sumos sumokėtos.

4 lentelė

Visų priemonių, pagal kurias skirtos įrangos subsidijos, apžvalga

Subsidijos skyrimo data	Subsidiją skyrę viešieji subjektai	Investicijų pobūdis	Bendros investicijų sąnaudos (mln. EUR)	Bendros subsidijų sumos (mln. EUR)	Mokėjimo laikotarpis
1999–2000 m.	Generalinė taryba Regiono taryba Po savivaldybių profesinė sąjunga ir aglomeracija *Gaz de France*	Krovinių ir keleivių terminalai, kilimo ir tūpimo tako įranga, kogeneracinė jėgainė	15,3	11,9	2000–2003 m.

Subsidijos skyrimo data	Subsidiją skyrę viešieji subjektai	Investicijų pobūdis	Bendros investicijų sąnaudos (mln. EUR)	Bendros subsidijų sumos (mln. EUR)	Mokėjimo laikotarpis
2004 m.	Generalinė taryba Regiono taryba Europos Sąjunga (ERPF)	Riedėjimo tako darbai	2,6	1,6	2005 m.
2009 m.	Jungtinė profesinė sąjunga	Kilimo ir tūpimo takų bei apšvietimo įrangos atnaujinimas, stovėjimo aikštelės išplėtimas	5,1 ([1])	4,1	2009–2010 m.

Šaltinis: Prancūzijos pateikti dokumentai.
([1]) Iš jų 450 000 EUR skirta stovėjimo aikštelei išplėsti.

4.3.2. VALSTYBĖS SUBSIDIJOS, KURIOS, PRANCŪZIJOS TEIGIMU, SKIRTOS VALSTYBĖS UŽDAVINIAMS FINANSUOTI. VALSTYBĖS UŽDAVINIŲ FINANSAVIMO PRANCŪZIJOS ORO UOSTUOSE SISTEMA

(97) 3 lentelėje taip pat nurodytos valstybės subsidijos, kurios, Prancūzijos teigimu, skirtos valstybės uždaviniams finansuoti. Šios subsidijos (žr. lentelės 1 ir 2 eilutes, 2000–2010 m. laikotarpis) – tai:

— paramos oro uostams ir oro transportui fondo (FIATA) subsidijos, lygios 1,107 mln. EUR,

— įrangos subsidijos, lygios 2,414 mln. EUR.

(98) Iš viso 2000–2010 m. Po oro uostas gavo 3,521 mln. EUR subsidijų.

(99) Prancūzijos nuomone, šiomis subsidijomis padengtos valstybės uždavinių sąnaudos; pagal Prancūzijos teisės aktus šiuos uždavinius turi vykdyti oro uostus valdančios įstaigos, o juos finansuoti – valstybė. Atitinkami uždaviniai finansuojami pajamomis, gautomis iš oro uosto mokesčio ir pagal papildomą priemonę. 100–108 konstatuojamosiose dalyse apibūdinama šių priemonių chronologija ir taisyklės, taip pat pagal jas finansuojamų uždavinių tipai.

(100) 1998 m. Valstybės Taryba savo Sprendime *SCARA* ([19]) nusprendė, kad saugumo ir saugos oro uostuose uždaviniai yra valstybės uždaviniai, už kuriuos atsakinga valstybė, ir kad dėl šios priežasties jų negalima finansuoti oro uostų naudotojų mokamais mokesčiais. Priėmus šį sprendimą, 1998 m. gruodžio 18 d. Įstatymu Nr. 98-1171 dėl tam tikrų oro transporto paslaugų organizavimo ir 1998 m. gruodžio 30 d. Įstatymo Nr. 98-1266 (1999 m. finansų įstatymas) 136 straipsniu ([20]) įvestas nuo 1999 m. liepos 1 d. taikomas oro uosto mokestis. Tai konkrečiam tikslui skirtas mokestis, nes iš jo gautos pajamos gali būti naudojamos tik tam tikroms išlaidoms finansuoti, šiuo atveju – uždavinių, kuriuos Prancūzija laiko oro uostuose vykdomais valstybės uždaviniais, sąnaudoms finansuoti. Minėtomis nuostatomis taip pat įdiegta papildoma šių uždavinių, apibūdintų 105–107 konstatuojamosiose dalyse, finansavimo priemonė.

(101) Teisės nuostatose nurodytuose teisės aktuose tiksliai apibūdinti uždaviniai, kuriuos galima finansuoti oro uosto mokesčio lėšomis. Tokie uždaviniai yra gelbėjimas ir orlaivių apsauga nuo gaisro, gyvūnų keliamo pavojaus prevencija ([21]), krovinių skyriuje esančio bagažo tikrinimas, keleivių ir rankinio bagažo tikrinimas, bendrų vietų, iš kurių galima patekti į rezervuotą zoną, patikra ([22]), aplinkos kontrolės priemonės ([23]) ir automatizuota sienų kontrolė vykdant biometrinį tapatybės nustatymą. Nuoroda į automatizuotą sienų kontrolę vykdant biometrinį

([19]) 1998 m. gegužės 20 d. Valstybės Tarybos sprendimas *Syndicat des Compagnies aériennes autonomes (SCARA)*.
([20]) Šiuo metu jis kodifikuotas Bendrojo mokesčių kodekso 1609w straipsnyje.
([21]) Gyvūnų keliamas pavojus pirmiausia apima paukščių pavojų, kai orlaiviai susiduria su paukščiais, todėl kyla grėsmė orlaiviuose esančių asmenų ir turto saugumui.
([22]) Pavyzdžiui, vykdant šį uždavinį galima pastatyti ir prižiūrėti užtvaras, kuriomis viešoji zona atskirta nuo rezervuotos zonos, arba rezervuotos zonos prieigose įdiegti stebėjimo vaizdo kameromis sistemą.
([23]) Šis uždavinys visų pirma apima triukšmo, prireikus siejamo su orlaivių skrydžių trajektorijomis, matavimą ir oro bei vandens kokybės patikras oro uostų aplinkoje.

tapatybės nustatymą į teisės aktus įtraukta 2008 m. Likę uždaviniai, kuriuos galima finansuoti oro uosto mokesčio lėšomis, nepakito nuo tada, kai ši priemonė įdiegta, ir atitinka Sprendime *SCARA* nurodytus uždavinius. Įvairiuose nacionalinės teisės ir ES teisės aktuose yra nurodyti oro uostų veiklos vykdytojų įsipareigojimai, susiję su šių uždavinių vykdymu. Pavyzdžiui, aptariant gelbėjimą ir orlaivių apsaugą nuo gaisro teisės aktuose tiksliai nustatyta, kiek žmogiškųjų ir materialinių išteklių reikia turėti atsižvelgiant į oro uosto ypatumus.

(102) Atitinkamame oro uoste visos juo besinaudojančios oro transporto bendrovės turi mokėti oro uosto mokestį. Juo apmokestinamas keleivių skaičius ir bendrovės pakrautų krovinių ir korespondencijos kiekis. Oro uosto mokesčio tarifas kiekvieno oro uosto atveju vienam keleiviui arba vienai krovinių ar korespondencijos tonai kasmet nustatomas atsižvelgiant į numatytas sąnaudas, patirtas vykdant pagal priemonę finansuojamus uždavinius.

(103) Oro uostų veiklos vykdytojai kasmet parengia metinę sąnaudų ir transporto deklaraciją. Šioje deklaracijoje nurodomi praėjusių metų transporto srautai, nustatytos sąnaudos, susijusios su saugos ir saugumo uždaviniais, taip pat sumos, gautos surinkus oro uosto mokestį ir pritaikius papildomą šių uždavinių finansavimo priemonę. Be to, jose pateikiamos einamųjų metų ir dvejų po jų einančių metų transporto, sąnaudų ir pajamų, susijusių su saugos ir saugumo uždaviniais, prognozės. Šias deklaracijas tikrina administracinės institucijos, kurios visų pirma gali atlikti patikras vietoje. Vėliau tuo remiantis tarpministeriniu nutarimu nustatomas mokesčio tarifas.

(104) Kadangi mokesčio tarifas apskaičiuojamas remiantis numatytais sąnaudų ir transporto duomenimis, buvo įdiegtas *a posteriori* koregavimo mechanizmas siekiant užtikrinti, kad iš oro uosto mokesčio gautos pajamos, prie kurių prireikus pridedamas pagal 105–107 konstatuojamosiose dalyse apibūdintą papildomą priemonę skiriamas finansavimas, neviršytų iš tikrųjų patirtų sąnaudų, susijusių su atitinkamais uždaviniais. Aptariamos sąnaudos apima veiklos sąnaudas ir darbuotojų sąnaudas, patirtas vykdant šiuos uždavinius, amortizacijos sąnaudas, atitinkančias vykdant šiuos uždavinius atliktas investicijas, ir dalį su šiais uždaviniais susijusių pridėtinių išlaidų ([24]). Veiklos vykdytojai turi tvarkyti daugiametę pajamų, gautų iš oro uosto mokesčio ir pagal papildomą priemonę, ir sąnaudų, patirtų vykdant atitinkamus uždavinius, sąskaitą. Nustačius teigiamą likutį, jis perkeliamas į sujungtas ankstesnių metų sąskaitas, taigi gali būti gautas teigiamas arba neigiamas likutis, ir į šį likutį atsižvelgiama nustatant kitų metų mokesčio tarifą. Be to, teigiamo likučio lėšomis finansuojamos veiklos vykdytojo finansinės išlaidos.

(105) Sukūrus finansavimo oro uosto mokesčio lėšomis priemonę, ją reikėjo papildyti papildoma priemone. Iš tikrųjų su saugumu ir sauga susijusios sąnaudos nėra proporcingos oro transporto srautui, kitaip negu iš oro uosto mokesčio gautos pajamos. Šiomis aplinkybėmis paaiškėjo, kad oro uostuose, kuriuose transporto srautas nedidelis, reikėjo nustatyti didelį oro uosto mokesčio tarifą, kuris, manoma, yra didelė našta naudotojams, kad būtų subalansuotos su sauga ir saugumu susijusios sąnaudos. Taigi buvo numatyta, kad šiems oro uostams galima nustatyti mažesnį negu reikalaujamas oro uosto mokestį, siekiant padengti sąnaudas ir taikyti papildomą finansavimo priemonę, kad prireikus būtų finansuojami uždaviniai, kuriuos galima finansuoti oro uosto mokesčio lėšomis.

(106) Viena po kitos buvo taikomos įvairios papildomos priemonės. Pirmiausia Prancūzijos institucijos naudojosi patikos fondu – Paramos oro uostams ir oro transportui fondu (FIATA), kuris, kartu su įvestu oro uosto mokesčiu, įsteigtas minėtu 1998 m. gruodžio 30 d. Įstatymu Nr. 98-1266. Šiuo fondu, kuriam skiriama dalis civilinės aviacijos mokesčio, pakeistas Tolygaus oro transporto srautų paskirstymo fondas (pranc. *fonds de péréquation des transports aériens* – FPTA), kurio pirminė paskirtis buvo finansuoti oro maršrutus, padedančius užtikrinti regionų vystymąsi ir teritorijos planavimą. FIATA lėšomis buvo finansuojami tie patys uždaviniai kaip ir FPTA lėšomis, finansavimą išplėtus – įtraukus oro uosto mokesčiu finansuojamus uždavinius, kad maži oro uostai galėtų papildyti oro uosto mokestį. Konkrečiai FIATA uždaviniai iš esmės suskirstyti į du atskirus skyrius: oro uostų skyrių, siekiant papildomai finansuoti mažuose oro uostuose vykdomus saugos ir saugumo uždavinius, ir oro transporto skyrių, siekiant skirti subsidijų oro maršrutams, padedantiems užtikrinti regionų vystymąsi ir teritorijos planavimą. Sprendimai išmokėti FIATA subsidijas, skirtas saugumo ir saugos uždaviniams papildomai finansuoti, buvo priimami gavus FIATA oro uostų skyriaus valdymo komiteto nuomonę.

(107) 2005 m. FIATA panaikintas, ir dvejus metus atitinkamas finansavimas buvo tiesiogiai skiriamas iš valstybės biudžeto taikant tuos pačius veikimo principus, visų pirma apimančius valdymo komiteto nuomonę. 2008 m. valstybė šią priemonę pakeitė priemone, pagal kurią padidintas oro uosto mokestis – nustatytas didesnis mokestis už tą, kuris

([24]) Pridėtinės išlaidos iš esmės susijusios su pareigomis teikti pagalbą, tokiomis kaip žmogiškųjų išteklių valdymas, finansiniai reikalai, finansų kontrolė, pirkimas, paskirties neturinčios kompiuterinės sistemos, teisinis valdymas, bendrosios paslaugos, bendrasis vadovavimas, apskaitos funkcijos ir valdymo kontrolė.

būtinas norint tam tikruose oro uostuose padengti su saugumo ir saugos uždaviniais susijusias sąnaudas. Gautas perviršis perskirstomas mažiausiems oro uostams, siekiant papildyti iš juose renkamo oro uosto mokesčio gautas pajamas.

(108) Kaip jau nurodyta, oro uosto veiklos vykdytojų metinėse deklaracijose, kurias tikrina administracinės institucijos, pateikiamos numatytos ir nustatytos sąnaudos, taip pat numatytos ir nustatytos pajamos, gautos ir iš oro uosto mokesčio, ir taikant papildomą priemonę. Veiklos vykdytojų tvarkomos metinės sąskaitos, kuriomis remiantis apskaičiuojamas tikrųjų sąnaudų ir pajamų likutis, dėl kurio, jeigu jis teigiamas, mokestis sumažinamas ir kuriuo dengiamos veiklos vykdytojams tenkančios finansinės išlaidos, taip pat apima tiek iš oro uosto mokesčio gautas pajamas, tiek taikant papildomą priemonę gautą finansavimą. Taigi deklaravimo, patikros ir *a posteriori* atliekamo koregavimo priemonė, kuria siekiama užtikrinti, kad nebūtų išmokėti iš tikrųjų patirtas sąnaudas viršijantys viešieji ištekliai, taikoma ir oro uosto mokesčiui, ir papildomai priemonei.

5. PRIEŽASTYS, DĖL KURIŲ PRADĖTA IR IŠPLĖSTA OFICIALI TYRIMO PROCEDŪRA

5.1. *SPRENDIMAS PRADĖTI OFICIALIĄ TYRIMO PROCEDŪRĄ*

(109) Sprendime pradėti oficialią tyrimo procedūrą Komisija, remdamasi Prancūzijos pranešimu, nurodė, kad pagal 2005 m. rinkodaros paslaugų sutartį išmokėtos lėšos yra PBPPR bendrovei AMS skirta subsidija. Atsižvelgdama į tai, kad PBPPR yra viešoji įstaiga, Komisija nusprendė, kad taikant sutartį buvo panaudoti valstybiniai ištekliai.

(110) Vertindama, ar suteikta ekonominės naudos pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, Komisija išreiškė abejonę, ar sudarydami minėtas sutartis su bendrovėmis AMS ir *Ryanair* PBPPR elgėsi kaip apdairus rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas, kuris įgyvendina bendrą ar sektorių struktūrinę politiką ir atsižvelgia į būsimą ilgesnio ar trumpesnio laikotarpio pelningumą.

(111) Šiomis aplinkybėmis remdamasi turima informacija Komisija visų pirma preliminariai nustatė, kad nors paslaugos iš tiesų buvo suteiktos, 2005 m. rinkodaros paslaugų sutartis sudaryta siekiant finansuoti maršrutą Po–Londono Stanstedo oro uostas ir kad pagal šią sutartį bendrovei *Ryanair* per jos patronuojamąją bendrovę AMS suteikta ekonominės naudos, kurios ji nebūtų gavusi įprastomis rinkos sąlygomis. Komisija nusprendė, kad nagrinėjama priemonė gali būti PBPPR bendrovei AMS skirta valstybės pagalba, kuriai taikomas principinis draudimas, nustatytas SESV 107 straipsnio 1 dalyje. Toks vertinimas pagrįstas Prancūzijos pateiktos informacijos analize ir šios sutarties sudarymo aplinkybėmis.

(112) Dėl 2005 m. oro uosto paslaugų sutarties Komisija suabejojo, ar taikant mažesnius oro uosto mokesčius *Ryanair* nebuvo suteikta ekonominės naudos.

(113) Galiausiai Komisija išreiškė abejonių dėl šių priemonių suderinamumo su vidaus rinka pagal 2005 m. gaires.

5.2. *SPRENDIMAS IŠPLĖSTI OFICIALIĄ TYRIMO PROCEDŪRĄ*

(114) Dėl PBPPR su bendrovėmis *Ryanair* ir AMS sudarytų sutarčių (būtent oro uosto paslaugų sutarčių ir rinkodaros paslaugų sutarčių) Komisija sprendime išplėsti procedūrą nurodė, kad kartu sudarytos oro uosto paslaugų ir rinkodaros paslaugų sutartys turi būti vertinamos kartu, nes *Ryanair* ir AMS iš tiesų yra tik vienas su nagrinėjamomis priemonėmis susijusios pagalbos gavėjas. Todėl Komisija nusprendė, kad siekiant nustatyti, ar šios sutartys yra valstybės pagalba, reikia taikyti privačiojo rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijų, atsižvelgiant į įvairias sutarčių sudarymo datas ([25]), būtent:

— 2003 m. sausio 28 d. (maršrutas Po–Londono Stanstedo oro uostas),

— 2005 m. birželio 30 d. (maršrutas Po–Londono Stanstedo oro uostas) ir 2009 m. birželio 16 d. (šios sutarties pakeitimas),

— 2007 m. rugsėjo 25 d. (maršrutas Po–Šarlerua) ir 2009 m. birželio 16 d. (šios sutarties pakeitimas),

— 2008 m. kovo mėn. (2008 m. kovo 17 d. oro uosto paslaugų sutartis, 2008 m. kovo 31 d. rinkodaros paslaugų sutartis) (maršrutas Po–Bristolis),

([25]) Išskyrus tam tikras sutartis, kuriose nustatyta, kad sutarties sudarymo data nėra joje nurodytos veiklos faktinės pradžios data. Žr. 395 konstatuojamąją dalį.

— 2009 m. birželio 16 d. (maršrutas Po–Bristolis),

— 2010 m. sausio 28 d. (maršrutai Po–Londonas, Po–Šarlerua, Po–Bovė).

(115) Komisija padarė išvadą, kad remdamasi turima informacija ji negali atmesti prielaidos, jog pagal nagrinėjamas sutartis bendrovėms *Ryanair* ir AMS buvo skirta valstybės pagalba, tačiau nurodė neturinti pakankamai duomenų, kad galėtų paskelbti galutinę nuomonę šiuo klausimu. Siekdama atlikti vertinimą Komisija nusprendė, kad remiantis jos turimais duomenimis oro uostą valdančio PBPPR skyriaus, PBPPR ir kitų viešųjų subjektų veiksmai, vykdyti palaikant santykius su bendrovėmis *Ryanair* ir AMS, turi būti vertinami kartu.

(116) Komisija panašių abejonių išreiškė ir dėl sutarties su *Transavia* atitikties privačiojo rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijui.

(117) Vertindama, ar galima pagalba oro transporto bendrovėms ([26]) yra suderinama, Komisija išskyrė iki 2005 m. gairių įsigaliojimo taikytas priemones ir vėlesnes priemones.

(118) Dėl pirmosios priemonių kategorijos Komisija nurodė, kad siekiant įvertinti, ar nagrinėjama galima pagalba suderinama su vidaus rinka, reikia taikyti tokius kriterijus:

— priemonė padeda įgyvendinti bendro intereso tikslą, t. y. pradėti teikti paslaugas naujais ilgalaikiais maršrutais į kitą Sąjungos oro uostą,

— pagalbos suma būtina ir proporcinga papildomoms sąnaudoms, patirtoms pradėjus teikti paslaugas naujais maršrutais; priemonė turi skatinamąjį poveikį,

— priemonė taikyta skaidriai ir nediskriminuojant,

— pagal priemonę nustatytos sankcijos, taikomos oro transporto bendrovei nevykdant įsipareigojimų,

— priemonė nedaro viešajam interesui prieštaraujančio poveikio konkurencijai.

(119) Komisija išreiškė abejonių dėl šių kriterijų laikymosi, taip pat dėl to, ar galima veiklos pagalba yra suderinama su vidaus rinka.

(120) Vertindama įsigaliojus 2005 m. gairėms taikytų priemonių suderinamumą Komisija daugiausia rėmėsi šiose gairėse nustatytais pagalbos oro transporto bendrovių veiklai pradėti kriterijais. Komisija išreiškė abejonių dėl šių kriterijų laikymosi.

(121) Nagrinėdama Po Bearno prekybos ir pramonės rūmams suteiktas įrangos subsidijas Komisija suabejojo dėl to, ar skirdamos šias subsidijas valstybės institucijos veikė kaip apdairus investuotojas. Komisija nurodė, kad negali atmesti prielaidos, jog šios subsidijos yra valstybės pagalba.

(122) Vertindama, ar galima pagalba suderinama su vidaus rinka, Komisija vadovavosi 2005 m. gairėse dėl pagalbos investicijoms į oro uostus nustatytais kriterijais. Komisija išreiškė abejonių dėl galimos pagalbos suderinamumo su vidaus rinka.

6. **SUINTERESUOTŲJŲ ŠALIŲ PASTABOS**

6.1. *SUINTERESUOTŲJŲ TREČIŲJŲ ŠALIŲ PASTABOS, PATEIKTOS PRADĖJUS OFICIALIĄ TYRIMO PROCEDŪRĄ*

(123) Komisija gavo penkių suinteresuotųjų trečiųjų šalių pastabas.

6.1.1. PO BEARNO PREKYBOS IR PRAMONĖS RŪMŲ (PBPPR) PASTABOS

6.1.1.1. ***Oro uosto paslaugų sutartis su Ryanair***

(124) Pasak PBPPR, atsižvelgiant į tai, kad oro uosto mokesčiai *Ryanair* ir visoms oro transporto bendrovėms, kurios naudojasi Po oro uostu, taikomi objektyviomis ir nediskriminacinėmis sąlygomis, pagal oro uosto paslaugų sutartį valstybės pagalba nesuteikta.

([26]) Priėmus šį sprendimą, terminas „oro transporto bendrovė“ reikš oro transporto bendroves ir jų patronuojamąsias bendroves, taigi ir AMS.

(125) PBPPR pažymi, kad Po oro uosto eksploatavimas finansuojamas paties oro uosto pajamomis, ir mano, kad oro uostas negauna jokios valstybės pagalbos ar finansavimo oro uosto eksploatavimui subalansuoti.

(126) Dėl bendrovei *Ryanair* taikytų oro uosto mokesčių PBPPR patvirtino, kad, kaip ir bet kurios kitos oro transporto bendrovės atveju, šie mokesčiai apskaičiuoti pagal bendrovei *Ryanair* taikytinus tarifus.

(127) PBPPR pažymi, kad oro uosto mokesčiai yra trijų tipų:

— reglamentuojami aviacijos mokesčiai,

— nereglamentuojami antžeminių paslaugų mokesčiai,

— mokesčiai į valstybės iždą.

(128) PBPPR visų pirma patvirtino, kad reglamentuojamus aviacijos mokesčius (iš viso keturis: tūpimo mokestį, stovėjimo mokestį, apšvietimo mokestį ir keleivio mokestį) oro transporto bendrovėms jie taiko objektyviai ir nediskriminuodami. Šių mokesčių sumą nustato jungtinis komitetas, sudarytas iš veiklos vykdytojų ir oro transporto bendrovių, taip pat priežiūros institucijos atstovų.

(129) PBPPR nurodo, kad jie bendrovės *Ryanair* neatleidžia nuo stovėjimo ir apšvietimo mokesčių, tačiau sutartyje tiesiog įrašyta, kad šių mokesčių „*Ryanair* paprastai neturi mokėti“. PBPPR pažymi, kad stovėjimo mokestis mokamas tik tuo atveju, jeigu orlaivis oro uoste stovi ilgiau nei dvi valandas, o *Ryanair* orlaiviai paprastai oro uoste užtrunka ne ilgiau nei 25 minutes. Dėl apšvietimo mokesčio PBPPR pažymi, kad *Ryanair* skrydžiai vykdomi tik dieną, todėl tikimybė, kad *Ryanair* teks mokėti apšvietimo mokestį, mažesnė.

(130) Antra, vertindami nereglamentuojamų antžeminių paslaugų (pvz., oro uosto antžeminių paslaugų arba orlaivių švartavimo) mokesčius PBPPR pažymi, kad dėl tarifų su kiekviena oro transporto bendrove deramasi atskirai, atsižvelgiant į konkrečią jos padėtį. Praktiškai atlikti kokį nors grynai aritmetinį bendrovių mokamų mokesčių palyginimą nėra labai tikslinga, nes nors orlaiviai vienodo dydžio, reikėtų atsižvelgti į daug kitų kriterijų, tokių kaip metinis bendrovės skrydžių skaičius, jų dažnis, skrydžių vykdymo dieną laikas (laisvesnės ar piko valandos), priemokos už naktinius skrydžius, vėlavimą, ledo tirpdymo ar orlaivių valymo darbus ir pan.

(131) Trečia, PBPPR pabrėžia, kad visoms oro transporto bendrovėms taikomi visiškai tokie patys mokesčiai į valstybės iždą (jų yra du: oro uosto mokestis ir civilinės aviacijos mokestis). Kadangi šių mokesčių sumą nustato priežiūros institucija, PBPPR jiems įtakos neturi.

6.1.1.2. ***Rinkodaros paslaugų sutartis su AMS***

(132) Pasak PBPPR, sumos, kurias jie sumokėjo bendrovei AMS, nėra valstybės pagalba. PBPPR pažymi, kad jie, kaip institucija, su kuria Po oro uostas yra sudaręs koncesijos sutartį, vadovaudamiesi 2005 m. gairėmis žurnale *Air & Cosmos* (2007 m. gruodžio mėnesio numeryje) nusprendė paskelbti kvietimą teikti projektus, siekdami rasti vieną ar kelias oro transporto bendroves, kurios būtų pasirengusios suteikus finansinę pagalbą pradėti teikti paslaugas naujais maršrutais iš Po į Europos oro uostus (buvo numatytos aštuonios konkurso dalys). Tačiau PBPPR nustatė, kad 2008 m. sausio 31 d. pasibaigus projektų pateikimo terminui oro transporto bendrovės nepateikė jokio pasiūlymo.

(133) Be to, PBPPR mano, kad jų sprendimas sudaryti rinkodaros paslaugų sutartį su *Ryanair* nepriskirtinas valstybei. Pasak PBPPR, nei valdžios institucijos, nei administracinės institucijos niekada nebuvo įtrauktos į derybas su *Ryanair* ir į komercinio bendradarbiavimo sutarties su šia bendrove sudarymo procesą.

(134) PBPPR nuomone, prekybos ir pramonės rūmai oro uostų įrangą eksploatuoja „pagal privatinės teisės nuostatas“.

(135) PBPPR teigimu, prekybos ir pramonės rūmai yra „labai specifinė viešųjų įstaigų kategorija <...>, kurios tikslas – valdžios institucijose laisvai atstovauti savo apygardos prekybos ir pramonės sektorių interesams“. PBPPR priduria, jog „tai, kad jie susiję su valstybe, <...> savaime nereiškia jokios priklausomybės“. Todėl eksploatuodami oro uostą, taigi ir sudarydami bendradarbiavimo sutartį su *Ryanair*, PBPPR veikė visiškai savarankiškai, be jokios valstybės priežiūros, taigi ir be jokio tiesioginio ar netiesioginio jos įsikišimo.

6.1.1.3. ***Neformalaus rinkos ekonomikos investuotojo kriterijus***

(136) PBPPR nurodo, kad, 2005 m. gegužės 3 d. Po administraciniam teismui panaikinus 2003 m. sausio 28 d. sutartį, jie gavo bendrovės *Ryanair* pasiūlymą dėl tolesnio paslaugų teikimo maršrutu Po–Londono Stanstedo oro uostas.

(137) PBPPR su bendrove *Ryanair* sudarė oro uosto paslaugų sutartį dėl paslaugų teikimo maršrutu aspektų, iš kurios, pasak PBPPR, nematyti, kad bendrovei *Ryanair* taikomos sąlygos iš esmės skirtųsi nuo taikomų kitoms oro transporto bendrovėms, teikiančioms paslaugas Po oro uoste. PBPPR priduria, kad vykdydami oro uosto komercinę plėtrą jie sudarė internetinės rinkodaros paslaugų sutartį su *Ryanair* patronuojamąja bendrove AMS, kurios 100 % kapitalo priklauso *Ryanair*. PBPPR mano, kad dėl penkių priežasčių, išdėstytų 138–142 konstatuojamosiose dalyse, sudarydami šią sutartį jie elgėsi kaip neformalus rinkos ekonomikos investuotojas.

(138) Visų pirma mainais už PBPPR sumokėtą kainą AMS teikė tikras komercines paslaugas, būtent svetainėje ryanair.com pateikė daug interneto saitų, per kuriuos internautai gali tiesiogiai patekti į PBPPR, oro uosto, regiono infrastruktūros įstaigų (autobusų, traukinių, taksi), Bearno turizmo biuro ir panašias interneto svetaines.

(139) Antra, svetainė ryanair.com šiuo metu neabejotinai yra pagrindinė svetainė, kurioje galima rezervuoti keliones Europoje, ir viena iš svetainių, kurių internautai dažniausiai ieško naudodamiesi paieškos sistema *Google*. Po oro uosto reklamos skelbimas svetainėje ryanair.com yra iš tiesų naudingas Po oro uostui arba jo aptarnaujamoms vietos valdžios institucijoms. AMS svetainėje paskelbtoje kainų lentelėje nurodytas kainas yra pasirengę mokėti oro uostai ir kiti tretieji asmenys (automobilių nuomos bendrovės, viešbučiai, regionai ir pan.). Beje, šias sumas sutiko mokėti ir keli visiškai privatūs oro uostai. PBPPR pabrėžia, kad reklama svetainėje ryanair.com turi pridėtinę vertę, ir mini vieną bendrovės *Planet-Work* atliktą tyrimą, kuriame nustatyta, jog svetainėje ryanair.com įsigyta reklama padarė Po oro uostą ir regioną matomesnius nei reklama svetainėje voyages-sncf.com, nes oro uosto ir regiono saitus paspaudė daugiau internautų. Tuo remdamiesi PBPPR daro išvadą, kad bendrovės AMS taikomos ir PBPPR mokamos kainos už suteiktas paslaugas atitinka rinkos kainas.

(140) Trečia, PBPPR nuomone, tai, kad už suteiktas paslaugas mokama fiksuota kaina, veikiausiai neturėtų būti lemiamas kriterijus nustatant, kad buvo suteikta valstybės pagalba.

(141) Ketvirta, pagal sutartį, susijusią su maršrutu Po–Šarlerua, sumokėjus tam tikras sumas buvo galima gauti kitokias paslaugas nei tos, kurias PBPPR gavo pagal sutartį, susijusią su maršrutu Po–Londonas. Taigi PBPPR du kartus už tą pačią paslaugą nemokėjo, o tai rodo, jog sumokėtos sumos nėra subsidijos, skirtos tam, kad atitinkamu maršrutu būtų pradėtos teikti paslaugos. PBPPR taip pat tvirtina, kad jeigu sumokėta suma būtų siekiama padengti struktūrinį paslaugų teikimo maršrutu deficitą, šiam tikslui jos akivaizdžiai nepakaktų.

(142) Penkta, PBPPR mano, kad „vietos valdžios institucijai, kuri nesiekia gauti pelno“, labai sunku įrodyti, jog bendrovei AMS sumokėta […] EUR suma padėjo PBPPR gauti […] EUR pajamų. Vis dėlto PBPPR įsitikinę, kad žinomumo ir (arba) patrauklumo požiūriu saitas svetainėje www.ryanair.com buvo vertas šios investicijos (atsižvelgiant į tai, kad svetainėje nebuvo skelbiama apie kitas artimas paskirties vietas).

6.1.1.4. ***Konkurencijos iškraipymas***

(143) PBPPR nuomone, sumos, kurias jie sumokėjo už AMS suteiktas rinkodaros paslaugas, poveikio konkurencijai nedaro.

(144) Po kryptis savaime nedomino jokios oro transporto bendrovės, išskyrus *Air France*, ir, nepaisant oro uosto pastangų, skraidinti iš Po panoro tik *Ryanair* (į Londoną) ir *Transavia* (į Amsterdamą).

(145) PBPPR pažymi, kad pigių skrydžių bendrovių atėjimas poveikio *Air France* maršrutams neturėjo – nuo 2003 m. šios bendrovės iš Po teikiamų transporto paslaugų srautas didėjo.

6.1.2. EUROPOS ORO TRANSPORTO BENDROVIŲ ASOCIACIJOS (ASSOCIATION OF EUROPEAN AIRLINES, AEA) PASTABOS

(146) AEA mano esanti viena iš suinteresuotųjų šalių šioje byloje. Iš tiesų viena iš šios asociacijos narių yra oro transporto bendrovė, teikianti paslaugas Po oro uoste (*Air France*). Apskritai AEA, kuri atstovauja Europos vežėjų tinklo interesams, mano esanti savaime suinteresuota prižiūrėti 2005 m. gairių įgyvendinimą. Pasak jos, vežėjai, kuriems neteisėtai taikomos tam tikros mokesčių lengvatos, prisideda prie konkurencijos iškraipymo bendrojoje rinkoje ir daro žalą kitiems vežėjams, kurie turi dengti savo veiklos sąnaudas.

(147) AEA nuomone, pagrįstai galima labai nerimauti dėl abiejų sutarčių, PBPPR pasirašytų su *Ryanair* ir jos patronuojamąja bendrove AMS, kurios 100 % kapitalo priklauso *Ryanair*, t. y.: 1) oro uosto paslaugų sutarties, susijusios su maršrutu Londono Stanstedo oro uostas–Po, ir 2) internetinės rinkodaros paslaugų sutarties, pagal kurią AMS gauna fiksuotą 437 000 EUR sumą per metus.

(148) Pasak jos, tai, kad konkreti oro uosto paslaugų sutartis sudaryta su vienintele oro uostu besinaudojančia bendrove – *Ryanair*, yra daugiau nei abejotina praktika. Be to, ji mano, kad *Ryanair* neturi būti atleidžiama nuo stovėjimo ir apšvietimo mokesčių ir kad tuo atveju, kai šios bendrovės orlaiviai oro uoste užtrunka ilgiau nei dvi valandas, jai turi būti taikomi tokie pat mokesčiai kaip kitoms oro transporto bendrovėms.

(149) AEA teigia, kad įvairūs Prancūzijos teismai aiškiai pripažino, jog su AMS pasirašyta rinkodaros paslaugų sutartimi buvo sukurtos pernelyg palankios sąlygos *Ryanair* ([27]). Ji nurodo, kad Po administracinis teismas 2005 m. gegužės mėn. priimtame sprendime taip pat vartojo tokias sąvokas kaip „disbalansas“ ir galėjo tik padaryti išvadą, kad tokios sutartys yra finansinė pagalba bendrovei *Ryanair*. AEA nekvestionuoja pačios rinkodaros sutarčių sudarymo praktikos, tačiau abejoja, ar nagrinėjamomis sutarčių nuostatomis nepažeistos įprastos rinkos sąlygos.

6.1.3. RYANAIR PASTABOS

(150) *Ryanair* teigia, kad 2005 m. oro uosto paslaugų sutarties sąlygos ir nuostatos atitinka rinkos sąlygas ir kad sutartimi bendrovei nesuteiktas joks atrankusis pranašumas, todėl konkurencija neiškraipoma ir poveikis valstybių narių tarpusavio prekybai nedaromas.

(151) Bendrovė pabrėžia, kad moka standartinius Po oro uosto taikomus aviacijos mokesčius ir komisinį atlyginimą už bilietų pardavimą ir papildomą bagažą. Ji nurodo, kad šie mokesčiai panašūs į tuos, kurie taikomi kituose panašiuose oro uostuose arba taikomi kitiems Po oro uoste veiklą vykdantiems oro vežėjams. Kiek jai žinoma, PBPPR jai nesudaro palankesnių sąlygų nei kitoms oro transporto bendrovėms.

(152) *Ryanair* teigia, kad sąlyginis stovėjimo bei apšvietimo mokesčių ir techninės priežiūros išlaidų, nurodytų 2005 m. oro uosto paslaugų sutarties 7 straipsnio 1 dalies 3 punkte ir 7 straipsnio 2 dalyje, sumažinimas pagrįstas sutartyje nurodytais objektyviais kriterijais, t. y. tuo, kad dieną apšvietimas neįjungiamas, oro uoste *Ryanair* orlaiviai stovi vos 25 minutes, todėl dideli priežiūros darbai neatliekami, o paslauga, kurią bendrovė teikia savo keleiviams, yra nedidelės apimties. *Ryanair* nurodo, kad šios išimtys taikomos ir kitoms panašioms oro transporto bendrovėms ir kad 2005 m. oro uosto paslaugų sutarties 3 straipsnyje aiškiai įvardyta PBPPR pareiga bendrovei *Ryanair* taikomas sąlygas taikyti kitoms panašioms oro transporto bendrovėms ([28]).

(153) *Ryanair* pabrėžia, kad jai pasiūlytos sąlygos ir nuostatos nėra slaptos ir kad, kitaip negu įprasta sektoriuje, 2005 m. oro uosto paslaugų sutartyje aiškiai nurodyta, jog PBPPR turi teisę sutarties turinį atskleisti kitoms oro transporto bendrovėms.

(154) *Ryanair* tvirtina, kad 2005 m. oro uosto paslaugų sutartimi PBPPR jai nesuteikė jokios neteisėtos naudos ir kad pagal šią sutartį palaikomiems skaidriems santykiams būdinga tai, jog jie nėra atrankiniai, o atrankumas – tai pagrindinė sąlyga (nors jos ir neužtenka), kad priemonė būtų laikoma valstybės pagalba. Ji taip pat nurodo, kad nagrinėjamos priemonės neatitinka ir kitų sąlygų, būtinų siekiant nustatyti valstybės pagalbą (pvz., susijusių su poveikiu valstybių narių tarpusavio prekybai ir konkurencijos iškraipymu).

6.1.4. AIRPORT MARKETING SERVICES (AMS) PASTABOS

(155) AMS nurodo, kad reklamos vietą *Ryanair* interneto svetainėje ji siūlo įprastomis rinkos sąlygomis, taikydama savo interneto svetainėje skelbiamus tarifus.

(156) Bendrovės nuomone, internetinės rinkodaros paslaugų (angl. WMS) sutartis su PBPPR nepatenka į Sąjungos transporto taisyklių taikymo sritį, nes tai įprasta komercinės reklamos sutartis, panaši į tas, kurios dažnai sudaromas su laikraščiais, televizijos kanalais, radijo stotimis, lauko reklamos vietų tiekėjais ir panašiais subjektais.

([27]) AEA pirmiausia remiasi 2006 m. vasario 27 d. Valstybės Tarybos sprendimu *Compagnie Ryanair Limited* (Nr. 264406).

([28]) 2005 m. oro uosto paslaugų sutarties 3 straipsnyje nurodyta: „Išimtinių teisių netaikymas. Šia sutartimi išimtinės teisės nesuteikiamos. Sąlygos, kurios bendrovei *Ryanair* yra sudaromos pagal šią sutartį, taikomos ir bet kuriai kitai oro transporto bendrovei, su kuria Po Pirėnų oro uostas nuspręstų pradėti teikti paslaugas nauju tarptautiniu pigių skrydžių maršrutu. Šios sąlygos suderinamos atsižvelgiant į naujai sukurtų tarptautinių maršrutų ypatybes, būtent skrydžių dažnį, skraidinamų keleivių skaičių, skrydžių įkainius.“

(157) Pasak AMS, sąlygos, kuriomis PBPPR nusipirko reklamos vietą *Ryanair* interneto svetainėje, atspindi ir atitinka rinkos sąlygas. Aptardama reklamos vietos *Ryanair* interneto svetainėje vertę AMS pabrėžia, kad bendrovės nustatytos šios vietos kainos rodo vis didesnę svetainės komercinę sėkmę ir neeilinį gebėjimą perduoti labai tiksliai apibrėžtai auditorijai skirtą reklaminę informaciją.

(158) AMS nurodo, kad reklamos vieta *Ryanair* interneto svetainėje yra daug populiaresnė nei bet kurioje kitoje bendro pobūdžio portalo kelionių svetainėje, kurios duomenimis lygindama rėmėsi Komisija. Bendrovė pažymi, kad kiekvieną mėnesį *Ryanair* interneto svetainės tinklalapiai atspausdinami daugiau kaip 300 mln. kartų.

(159) AMS tvirtina, kad PBPPR reklamos vietą įsigijo tokiomis pat sąlygomis kaip ir privatūs klientai. Pasak jos, internetinės rinkodaros paslaugų sutartyje nustatytos kainos atitinka įprastus tarifus, kuriuos ji taikė tuo metu, kai sudaryta sutartis, ir buvo vienodos visiems viešiesiems ir privatiems klientams. Bendrovė nurodo, kad privačiosios oro uostus valdančios įstaigos (kaip antai […] ir […]) su AMS pasirašė panašias sutartis kaip PBPPR.

(160) AMS prieštarauja Komisijos sprendime pradėti procedūrą išreikštai abejonei dėl nagrinėjamo sandorio reikalingumo: „<…> Komisijai kyla klausimas, ar rinkodaros paslaugos PBPPR yra reikalingos ir ar Rinkodaros paslaugų sutartis nebuvo sudaryta vien dėl to, kad būtų remiamas maršrutas Po–Londonas (Stanstedas)“ ([29]).

(161) Iš tiesų, pasak AMS, tokį sandorį įvykdžius rinkos sąlygomis pagalbos galimybė atmetama, o su reikalingumo vertinimu susijusio teisinio precedento nėra. Tačiau kadangi Komisija ir toliau abejoja reikalingumu, AMS primena, kad PBPPR atsakingi tiek už Po Bearno regiono populiarinimą, tiek už Po oro uosto eksploatavimą. AMS mano, kad atsižvelgiant į šiuos su tikslus reklamos skelbimas *Ryanair* interneto svetainėje komerciniu požiūriu yra logiškas.

(162) Dėl reklamos vietos pirkimo siekiant populiarinti regioną AMS pabrėžia, kad Prancūzijos prekybos ir pramonės rūmai konkuruoja tarpusavyje ir privalo taikyti teritorinę rinkodarą, kad jų regionas pirmautų.

(163) AMS laikosi nuomonės, kad įsigyta reklamos vieta *Ryanair* interneto svetainėje padeda didinti Po oro uosto matomumą. Pasak jos, PBPPR yra tiesiogiai komerciškai suinteresuoti imtis tokių veiksmų, nes dėl reklamos daugėjant keleivių į oro uostą pritraukiama pagalbinių įmonių ir didėja jo gaunamos pajamos.

(164) AMS nurodo, kad PBPPR reklamą *Ryanair* interneto svetainėje skelbia ne tam, kad remtų maršrutą Po–Londonas, bet tam, kad bendrovės AMS PBPPR suteikiama reklamos vieta šioje svetainėje yra paklausus išteklius, kurio, kaip įrodyta, pageidauja ir kiti reklamos užsakovai, įskaitant privačiojo sektoriaus subjektus. Taigi būtų netikslu reklamos vietos pirkimą apibūdinti kaip paprasčiausią pretekstą siekti, kad būtų išmokėtos subsidijos.

(165) AMS nuomone, internetinės rinkodaros paslaugų sutartis nėra pagalba, nes jos sąlygos atitinka įprastos komercinės sutarties sąlygas ir jomis bendrovei AMS (arba *Ryanair*) nesuteikiamas joks pranašumas. Todėl bendrovė mano, kad šia sutartimi konkurencija neiškraipoma ir poveikis valstybių narių tarpusavio prekybai nedaromas.

6.1.5. AIR FRANCE PASTABOS

(166) *Air France* iš Po oro uosto kasdien vidutiniškai vykdo maždaug po penkis skrydžius į Paryžiaus *Orly* oro uostą, po tris skrydžius į Paryžiaus Ruasi Šarlio de Golio oro uostą ir (per patronuojamąją bendrovę) po keturis skrydžius į Liono oro uostą.

(167) *Air France* nurodo, kad dėl bendrovei *Ryanair* ir jos patronuojamajai bendrovei AMS suteikiamos naudos, kurios *Air France* negauna, *Ryanair* veiklos sąnaudos iš tiesų gerokai sumažėja. Pasak *Air France*, tai daro poveikį tiesioginei *Ryanair* ir *Air France* konkurencijai vykdant skrydžius iš Po oro uosto ir į jį, taip pat konkurencijai, vykstančiai teikiant paslaugas visais Sąjungos vidaus maršrutais. Taigi daromas tiesioginis poveikis valstybių narių tarpusavio prekybai.

([29]) Sprendimo pradėti procedūrą 43 punktas.

6.1.5.1. ***Oro uosto mokesčiai***

(168) *Air France* pažymi, kad PBPPR paskelbtame 2007 m. kainyne nustatytas viešasis stovėjimo mokesčio tarifas yra 0,16 EUR už toną per valandą. Šis mokestis taikomas, jeigu orlaivis ne mažiau kaip dvi valandas laikomas orlaivių stovėjimui skirtoje zonoje. *Air France* nuomone, nėra neįprasta, kad *Ryanair* šio mokesčio nemoka, jei jos orlaiviai oro uoste stovi 25 minutes, bet kai stovėjimo laikotarpis viršija dvi valandas, *Ryanair* turėtų jį mokėti.

(169) *Air France* pažymi, kad PBPPR paskelbtame 2007 m. kainyne nustatytas viešasis apšvietimo mokesčio tarifas yra 35,18 EUR už orlaivio atliktą manevrą. Šis mokestis mokamas, jeigu apšvietimo įrenginiai naudojami lėktuvo atliekamam manevrui, t. y. nutūpimui arba pakilimui, apšviesti tiek dieną, tiek naktį. Taigi bendrovei *Ryanair* šio mokesčio netaikant dėl to, kad jos skrydžiai vykdomi tik dieną, nesilaikoma bendrųjų mokesčio taikymo sąlygų.

(170) *Air France* pabrėžia, kad viešieji tarifai laikui bėgant paprastai persvarstomi, ir mano, kad bendrovei *Ryanair* – kaip ir kitiems vežėjams, vykdantiems skrydžius iš Po oro uosto ir į jį, – taikomi mokesčiai turėtų būti keičiami.

6.1.5.2. ***Oro uosto antžeminės paslaugos***

(171) *Air France* nurodo, kad antžeminės paslaugos Po oro uoste jai teikiamos pagal oficialią sutartį. *Air France* pažymi, kad pagal 2005 m. gaires „oro uosto valdytojas, veikdamas kaip antžeminių paslaugų teikėjas, gali taikyti skirtingus tarifus už paslaugas, suteikiamas oro transporto bendrovėms, jei šie tarifų skirtumai atspindi išlaidų skirtumus, susijusius su suteiktų paslaugų pobūdžiu ar apimtimi“. *Air France* pabrėžia, kad 2005 m. gegužės 3 d. sprendime Po administracinis teismas nusprendė, jog *Ryanair* taikyti nepagrįstai sumažinti antžeminių paslaugų tarifai yra valstybės pagalba, kuri, jeigu apie ją nepranešama, turi būti laikoma neteisėta.

(172) *Air France* pažymi, kad ji vykdo gerokai daugiau skrydžių iš Po oro uosto ir į jį negu *Ryanair*. Šiomis aplinkybėmis *Air France* yra įsitikinusi, kad oro uosto antžeminių paslaugų tarifai, kuriuos PBPPR taiko bendrovei *Ryanair*, neturėtų būti palankesni nei taikomi bendrovei *Air France*.

6.1.5.3. ***Rinkodaros paslaugų sutartis su AMS***

(173) Kaip pažymi *Air France*, atrodo, kad tokio tipo sutartys, kurias sudaro oro uostą valdanti įstaiga ir *Ryanair* patronuojamoji bendrovė AMS, yra įprasta *Ryanair* praktika, taikoma oro uostuose, iš kurių ji nusprendžia pradėti teikti paslaugas oro maršrutais. *Air France* pažymi, kad Prancūzijos administraciniai teismai jau yra skyrę sankcijų už tokias priemones, nes tariamos reklamos paslaugos nebūdavo teikiamos arba būdavo teikiamos pernelyg palankiomis *Ryanair* sąlygomis.

(174) *Air France* nurodo, kad 2005 m. gegužės 3 d. sprendime Po administracinis teismas pabrėžė PBPPR ir *Ryanair* 2003 m. sudarytoje sutartyje nustatytų abipusių šalių įsipareigojimų disbalansą. *Air France* mano, kad galima kelti klausimą, ar 2005 m. sutarties su AMS šalių įsipareigojimai yra subalansuoti. Pasak *Air France*, nėra jokių įrodymų, kad nutraukus paslaugų teikimą atitinkamu oro maršrutu arba neįgyvendinus nustatytų reklamos tikslų *Ryanair* grąžintų visą šią sumą arba jos dalį.

(175) *Air France* neginčija, kad tam tikra rinkodaros pagalba gali atitikti Sąjungos taisykles. Tačiau ji mano, kad mažai tikėtina, jog vadinamoji rinkodaros paslaugų sutartis gali atitikti sąlygas, būtinas siekiant laikyti ją suderinama su vidaus rinka pagal SESV 107 straipsnio 3 dalį.

6.1.5.4. ***Išvada***

(176) *Air France* pageidauja, kad nebebūtų mokamos išmokos (jos nuomone, neteisėtos), kurias *Ryanair* Po oro uoste gauna nuo 2005 m., ir kad būtų nurodyta išieškoti iš *Ryanair* neteisėtą pagalbą.

6.2. *SUINTERESUOTŲJŲ TREČIŲJŲ ŠALIŲ PASTABOS, PATEIKTOS IŠPLĖTUS OFICIALIĄ TYRIMO PROCEDŪRĄ*

6.2.1. PO BEARNO PREKYBOS IR PRAMONĖS RŪMŲ (PBPPR) PASTABOS

(177) PBPPR mano, kad rinkodaros paslaugų sutartys ir oro uosto paslaugų sutartys, kurias jie sudarė su oro transporto bendrovėmis ir (arba) jų patronuojamosiomis bendrovėmis, visiškai nėra valstybės pagalba.

(178) PBPPR pažymi, kad sutarčių pobūdis ir tikslas iš esmės skiriasi ir kad jos turi būti nagrinėjamos atskirai. Tai, kad sutartys sudarytos tą pačią dieną, nesvarbu, nes jomis siekiama skirtingų tikslų. Oro uosto paslaugų sutarties tikslas – nustatyti sąlygas, kuriomis Po oro uostas patiki savo infrastruktūrą oro transporto bendrovėms ir joms už atlygį teikia įvairias oro uosto paslaugas. Rinkodaros paslaugų sutarties tikslas kitoks – nustatyti sąlygas, kuriomis oro transporto bendrovė privalo už atlygį savo interneto svetainėje reklamuoti Po oro uostą, taip pat Po ir Bearno regiono turizmo ir verslo traukos vietas. Taigi šių dviejų tipų sutartys iš esmės nėra susijusios. Taip pat, nors oro uosto teikiamų oro uosto paslaugų ir oro transporto bendrovės arba jos patronuojamųjų bendrovių teikiamų rinkodaros paslaugų terminai ir sąlygos gali būti išdėstyti toje pačioje sutartyje, tai vis dėlto nereiškia, kad valstybės pagalbos teisinė analizė turi apimti abiejų šių tipų paslaugas, nes teikiant vienas nėra atlyginama už kitas.

(179) Dėl PBPPR ir kitų viešųjų subjektų veiksmų PBPPR mano, kad jų nereikia vertinti kartu, bent jau nagrinėjant rinkodaros paslaugų sutartis (tai dar labiau pagrindžia atskirą sutarčių vertinimą), nes PBPPR dėl šių sutarčių derasi ir jas sudaro visiškai savarankiškai, be kitų viešųjų subjektų įsikišimo.

6.2.1.1. ***PBPPR sudarytos rinkodaros paslaugų sutartys***

Priskirtinumas

(180) Pasak PBPPR, pagal rinkodaros paslaugų sutartis atliekami mokėjimai nėra priskirtini valstybei, nes oro uostą PBPPR valdo visiškai savarankiškai ir nepriklauso nuo priežiūros institucijų. Sprendimus už rinkodaros paslaugas mokėti tam tikras sumas, viena vertus, bendrovei *Ryanair* ir AMS, kita vertus, bendrovei *Transavia* PBPPR priėmė savarankiškai ir atskirai, be tiesioginio ar netiesioginio valstybės įsikišimo.

Oro transporto bendrovėms suteikta ekonominė nauda

(181) PBPPR nuomone, akivaizdu, kad jie veikė kaip apdairus neformalus rinkos ekonomikos investuotojas. Visų pirma bendrovės AMS ir *Transavia* jiems suteikė tikras komercines paslaugas, konkrečiai savo interneto svetainėje nurodė saitus, per kuriuos internautai tiesiogiai gali patekti į PBPPR interneto svetaines, o už tai sumokėtas atlygis atitinka rinkos kainą. PBPPR šiuo klausimu pabrėžia, kad *Ryanair* ir *Transavia* interneto svetainės turi labai daug lankytojų.

(182) Be to, PBPPR pažymi, kad AMS kainas taikė pagal savo svetainėje viešai skelbiamą kainų lentelę. Šios kainos taikytos visiems oro uostams, kurie buvo AMS klientai, nedarant jokių išimčių, taip pat ir tam tikriems visiškai privatizuotiems Jungtinės Karalystės oro uostams. *Transavia* savo ruožtu teikė rinkodaros paslaugas vienam privačiajam Italijos oro uostui.

(183) Be to, pasak PBPPR, atrodo, kad rinkodaros paslaugų sutartį su AMS buvo sudarę ir kai kurie Prancūzijos oro uostai, kuriuos valdo privačiosios įmonės (įgaliotos teikti viešąją paslaugą), pvz., Tarbo-Lurdo-Pirėnų oro uostas, valdomas Kanadoje registruotos bendrovės *SNC-Lavalin*. PBPPR nuomone, tai įrodo, kad jie veikė kaip privatusis veiklos vykdytojas.

(184) PBPPR taip pat pažymi, kad fiksuotos kainos mokėjimas už suteiktas paslaugas nėra lemiamas kriterijus nustatant, kad buvo suteikta valstybės pagalba, ir kad pagal sutartį, susijusią su maršrutu Po–Šarlerua, sumokėjus tam tikras sumas buvo galima gauti kitokias paslaugas nei tos, kurias PBPPR gavo pagal sutartį, susijusią su maršrutu Po–Londonas; taigi PBPPR du kartus už tą pačią paslaugą nemokėjo. Be to, PBPPR mano, kad sumokėtų sumų nepakaktų paslaugoms oro maršrutu pradėti teikti.

(185) PBPPR nuomone, įsigiję šias rinkodaros paslaugas sutartyse nustatytomis kainomis, jie gavo neginčytiną dvejopą ekonominį atlygį. Visų pirma rinkodaros paslaugos padarė teigiamą poveikį oro uosto veiklos pajamoms, nes padidėjo keleivių srautas oro uoste. Be to, dėl šių paslaugų naudos taip pat gavo visas Po miestas ir regionas.

(186) PBPPR nepritaria konsultanto nuomonei, kad „slapta *Ryanair* rinkodaros paslaugų sutarčių sudarymo strategija – gauti oro uosto subsidiją siekiant išlaikyti mažas bendrovės kainas“. Kitaip nei konsultantas, PBPPR mano, kad komerciniu požiūriu jie labai suinteresuoti įsigyti tokias paslaugas, nes Po oro uostas yra regioninis oro uostas, į kurį paprastai neatvyksta pakankamai keleivių, kad jis galėtų subalansuoti savo pajamų formavimo sąskaitą. PBPPR nurodo, kad nuo *Ryanair* atėjimo į oro uostą ir reklamos paskelbimo jos interneto svetainėje transporto srautas Po oro uoste labai padidėjo.

(187) Galiausiai PBPPR pažymi, kad atsisakė pratęsti rinkodaros paslaugų sutartį su AMS, nes per derybas nurodytos naujos kainos buvo pernelyg didelės. Šis sprendimas įrodo, kad PBPPR nebuvo nusiteikę priimti *Ryanair* bet kokia kaina.

Konkurencijos iškraipymas

(188) PBPPR nuomone, už rinkodaros paslaugas sumokėtos sumos neturėjo jokio poveikio nei oro transporto bendrovių, nei oro uostų konkurencijai. PBPPR pabrėžia, kad turi stengtis reklamuotis, nes jiems labai sunku pritraukti oro transporto bendroves – šios labiau linkusios skraidyti į laisvalaikio turizmui patrauklesnius netoliese esančius oro uostus. PBPPR mini Bjarico-Anglė-Bajonos oro uostą, aptarnaujantį paplūdimiais garsėjantį regioną, ir Tarbo-Lurdo oro uostą, iš kurio vykstama į Lurdo religinę vietovę.

(189) PBPPR pažymi, kad pigių skrydžių bendrovių konkurencija Po oro uoste neturėjo jokio poveikio *Air France* veiklai: jos veiklos apimtys nuolat augo iki 2008 m., kai prasidėjo ekonomikos krizė. Be to, PBPPR pabrėžia, kad iki *Ryanair* atėjimo 2003 m. jokia oro transporto bendrovė neteikė paslaugų tarptautiniu maršrutu iš Po oro uosto, taigi *Ryanair* atėjimas neturėjo poveikio konkurencijai, vykstančiai teikiant paslaugas esamais maršrutais.

6.2.1.2. ***Oro uosto paslaugų sutartys***

(190) PBPPR primena, kad visi oro uosto mokesčiai griežtai ir vienodai taikomi visiems naudotojams ir visoms oro transporto bendrovėms, vykdančioms veiklą Po oro uoste. Todėl PBPPR atmeta bet kokios diskriminacinės praktikos galimybę.

(191) Be to, PBPPR nesutinka su konsultanto nuomone, kad skirtingoms oro transporto bendrovėms be pagrindo taikomi skirtingo dydžio nereglamentuojami mokesčiai. Pasak PBPPR, dėl nereglamentuojamų paslaugų tarifų su kiekviena oro transporto bendrove deramasi atskirai, atsižvelgiant į konkrečią jos padėtį. Remdamiesi šiais argumentais PBPPR daro išvadą, kad jokia Komisijos nagrinėjama oro uosto paslaugų sutartis nėra valstybės pagalba.

6.2.1.3. ***Subsidijos oro uostui***

(192) PBPPR nuomone, nė viena subsidija, kurią Po oro uostas gavo 2000–2010 m. ir kuri nagrinėjama taikant oficialią tyrimo procedūrą, nėra valstybės pagalba.

Valstybės subsidijos

(193) Pasak PBPPR, 4.3.1 skirsnyje minimų 3,521 mln. EUR subsidijų tikslas – finansuoti uždavinius, kurie pagal teisės nuostatas pavesti oro uostų veiklos vykdytojams, tačiau už kuriuos paprastai atsakinga išimtinius viešosios valdžios įgaliojimus vykdanti valstybė. Taigi šie uždaviniai nėra ekonominio pobūdžio, todėl nagrinėjamos subsidijos į valstybės pagalbos taisyklių taikymo sritį nepatenka.

Įrangos subsidijos

(194) PBPPR mano, kad jungtinės profesinės sąjungos ir vietos valdžios institucijų skirtos įrangos subsidijos nėra valstybės pagalba. Šios sumos panaudotos oro uosto infrastruktūros savininkų investicijoms į oro uosto priežiūrą ir tobulinimą, kitaip sakant, į savo turto vertės didinimą finansuoti. Taigi šios investicijos buvo naudingos tik jų savininkams. Tačiau dėl šių sumų nesuteikta jokia ekonominė nauda PBPPR, nes dėl jų nesumažėjo PBPPR veiklos sąnaudų, kurios jiems paprastai tenka kaip oro uostą valdančiai įstaigai. Šios sumos tik pervestos per PBPPR, kuriems, kaip viešuosius įrenginius valdančiai įstaigai, patikėtas uždavinys atlikti minėtus priežiūros, pritaikymo pagal standartus ir tobulinimo darbus.

(195) Taigi, pasak PBPPR, mokėdama įrangos subsidijas koncesiją suteikianti institucija ir vietos valdžios institucijos visiškai įprastai veikia kaip oro uosto infrastruktūros savininkės pagal viešųjų įrenginių koncesijos sutartį, siekdamos pritaikyti pagal standartus, prižiūrėti ir tobulinti oro uosto viešąją paslaugą ir taip didinti jiems priklausančio turto vertę. Taigi atlikti šias investicijas paprastai turi ne viešųjų įrenginių naudotojas, o jų savininkas.

(196) PBPPR taip pat pažymi, kad baigus galioti koncesijos sutarčiai (2015 m. pabaigoje) šią oro uosto infrastruktūrą su investicijomis turės grąžinti jos savininkams.

(197) Be to, dėl nagrinėjamų subsidijų konkurencija su kitais gretimais oro uostais (Tarbo-Lurdo-Pirėnų ir Bjarico-Anglė-Bajonos) visiškai neiškraipyta, nes koncesiją suteikiančios institucijos šiems oro uostams taip pat skyrė panašių subsidijų.

(198) Dėl 38 000 EUR sumos, kuri 2003 m. gauta iš bendrovės *Gaz de France*, PBPPR pažymi, kad ši priemonė valstybei nepriskirtina – ją *Gaz de France* įgyvendino savarankiškai. Beje, dėl šio sprendimo Po oro uostui nesuteikta jokia ekonominė nauda, nes *Gaz de France* veikė kaip apdairus neformalus rinkos ekonomikos investuotojas. Iš tiesų bendrovė *Gaz de France* pasiūlė PBPPR įkurti kogeneracinę jėgainę, taigi oro uostas galėjo taupyti šildymui ir kondicionavimui naudojamą energiją, o *Gaz de France* galėjo tiekti jėgainės veikimui reikalingas dujas.

Suderinamumas pagal Komisijos sprendimą 2005/842/EB

(199) PBPPR pažymi, kad nagrinėjamoms priemonėms taikytinas Komisijos sprendimas 2005/842/EB ([30]) (toliau – 2005 m. VESP sprendimas). PBPPR pabrėžia, kad šis sprendimas iš tiesų taikomas „kompensacijai už viešąją paslaugą oro uostams <…>, kuriuose vidutinis [metinis] keleivių skaičius per dvejus finansinius metus iki tų metų, kuomet buvo patikėta teikti bendros ekonominės svarbos paslaugas, neviršija 1 000 000 keleivių oro uostuose“, o „metinė kompensacijos suma už šias paslaugas yra mažesnė kaip 30 mln. eurų“ (2 straipsnis). Taigi PBPPR, kurie mano esą atsakingi už viešosios oro uosto paslaugos teikimą, laikosi nuomonės, kad jeigu oro uostui išmokėtos subsidijos būtų pagalba, ši pagalba būtų suderinama ir apie ją neturėtų būti iš anksto pranešama pagal 2005 m. VESP sprendimą.

Suderinamumas pagal 2005 m. gaires

(200) Be to, PBPPR nurodo, kad Po oro uosto ir PBPPR gautos subsidijos atitinka 2005 m. gairėse nustatytus suderinamumo kriterijus.

6.2.2. RYANAIR PASTABOS

(201) *Ryanair* pažymi, kad Komisija klaidingai į vieną tariamos valstybės pagalbos bylą sujungė abi PBPPR sutartis: vieną sudarytą su *Ryanair*, kitą – su AMS. Oro transporto bendrovė priduria, kad atliekant AMS ir Po oro uosto santykių tyrimą neatsižvelgiama į komercinę *Ryanair* pasiūlymo sėkmę, kad AMS turi daug klientų (ne tik oro uostų) ir kad jos modelis vis dažniau naudojamas kitų oro transporto bendrovių interneto svetainėse.

6.2.2.1. ***2011 m. kovo 30 d. konsultanto ataskaita***

(202) *Ryanair* nesutinka su kai kuriomis konsultanto ataskaitos išvadomis, visų pirma su tokiomis trimis išvadomis ([31]):

a) „atrodo, kad *Ryanair* interneto svetainę visų pirma galima palyginti su kitų oro transporto bendrovių svetainėmis, kuriose paprastai skelbiama tik nedaug mokamos reklamos ir kuriose oro uostai reklamos neužsako.“ *Ryanair* nurodo, kad netikslu teigti, jog kitos oro transporto bendrovės savo interneto svetainėse mokamos reklamos nesiūlo. Bendrovė pažymi, kad ši praktika vis labiau plinta ir kad regioniniai oro uostai, kurių silpnoji vieta yra nedidelė paklausa, vis dažniau mano, jog pigių skrydžių oro transporto bendrovių, kurios yra jų klientės, interneto svetainės – tai geriausia vieta jų reklamai. *Ryanair* taip pat yra oro transporto bendrovė, savo interneto svetainėje reklamuojanti pirmosios kategorijos oro uosto, kurio klientė ji yra, teikiamas stovėjimo paslaugas.

b) *Ryanair* tvirtina, kad netikslu teigti, jog oro uostų negalima palyginti su kitais jos internetinės reklamos užsakovais, nes jos keleiviams teikiamos oro uosto paslaugos negali būti atsietos nuo paslaugų, kurias keleiviams teikia pati *Ryanair*. Bendrovė tvirtina, kad galimi keleiviai, matantys oro uosto reklamą jos interneto svetainėje, oro uostui atneš pajamų tiek rinkdamiesi *Ryanair*, tiek kitų bendrovių skrydžius. Todėl *Ryanair* teigia, kad jos svetainėje reklamuojamų oro uostų padėtis, kitaip, nei mano Komisija, yra panaši į kitų reklamos užsakovų, kaip antai viešbučių ar automobilių nuomos įmonių.

([30]) 2005 m. lapkričio 28 d. Komisijos sprendimas 2005/842/EB dėl EB sutarties 86 straipsnio 2 dalies taikymo valstybės pagalbai, kompensacijos už viešąją paslaugą forma skiriamai tam tikroms įmonėms, kurioms patikėta teikti bendros ekonominės svarbos paslaugas (OL L 312, 2005 11 29, p. 67).

([31]) Sprendimo išplėsti procedūrą 38 konstatuojamoji dalis.

c) *Ryanair* nuomone, konsultantas klaidingai „abejoja, ar oro uostai elgiasi racionaliai mokėdami pinigus oro transporto bendrovėms, kad pritrauktų klientų skristi maršrutais, kuriais šios bendrovės teikia paslaugas, nes naudos iš papildomų keleivių tiesiogiai gauna būtent tos oro transporto bendrovės“. *Ryanair* teigimu, tai, kad rinkodaros paslaugų teikimas naudingas reklamos vietos teikėjui, būtent *Ryanair*, nereiškia, kad toks teikimas nenaudingas šias paslaugas perkančiam oro uostui. Aplinkybė, kad oro uostas skelbia reklamą *Ryanair* svetainėje, bendrovei nelabai svarbi, nes jos orlaivių vietų užimtumo koeficientas panašus vykdant skrydžius tiek maršrutais į oro uostus, sudariusius reklamos sutartį su AMS, tiek maršrutais į tokios sutarties neturinčius oro uostus. *Ryanair* priduria, kad tokia reklama yra būtina regioniniams oro uostams, kurių padėtis rinkoje paprastai nebūna gera. Ji taip pat tvirtina, kad Komisija klaidingai daugiausia dėmesio skiria oro transporto bendrovės gaunamai naudai, nes taikant rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijų nereikalaujama, kad dėl priemonės trečiasis asmuo, šiuo atveju reklamos vietos teikėjas, negautų jokios naudos. *Ryanair* pabrėžia, kad AMS rinkodaros sutartys su oro uostais skiriasi nuo *Ryanair* ir oro uostų sudaromų sutarčių ir nepriklauso nuo tariamos naudos, kurią bendrovė gauna dėl oro uosto reklamos svetainėje ryanair.com.

6.2.2.2. ***AMS ir Ryanair laikymas vienu pagalbos gavėju***

(203) *Ryanair* mano, kad oro uosto paslaugų sutartis, kurią su ja sudarė PBPPR, ir su AMS sudaryta rinkodaros sutartis yra atskiros ir savarankiškos sutartys, kad jos susijusios su skirtingomis paslaugomis ir kad pagrįstai laikyti jas vienu šaltiniu, pagal kurį taikomos priemonės, negalima remiantis jokia sąsaja. Pasak bendrovės, AMS sutartys buvo naudingos PBPPR, kaip reklamos paslaugas įsigijusiam subjektui, ir jų tikslas nėra didinti *Ryanair* orlaivių vietų užimtumo koeficientą ar maršrutų, kuriais ji teikia paslaugas, pajamingumą.

6.2.2.3. ***Valstybiniai ištekliai ir nepriskirtinumas***

(204) *Ryanair* nesutinka, kad PBPPR priimti sprendimai priskirtini valstybei, ir tvirtina, kad pagal PBPPR sutartis su *Ryanair* ir AMS nebuvo skirta jokių Prancūzijos valstybinių išteklių.

(205) *Ryanair* teigia, kad PBPPR negalima tapatinti su Prancūzijos valstybe ir kad aplinkybės, jog PBPPR yra valstybinė įmonė, taigi kontroliuojama Prancūzijos valstybės, nepakanka norint rūmų veiksmus priskirti valstybei. Oro transporto bendrovė mano, kad Komisija privalo išnagrinėti valstybės institucijų vaidmenį PBPPR priimant sprendimus dėl *Ryanair* ir AMS.

(206) Be to, remdamasi Prancūzijos teismų sprendimais *Ryanair* laikosi nuomonės, kad pramonės ir prekybos rūmai yra specifiniai dvejopo pobūdžio subjektai, todėl turėtų būti priskiriami ekonominių viešųjų įstaigų kategorijai.

(207) Dėl valstybės dalyvavimo sprendimų priėmimo procese *Ryanair* mano, kad valstybė turi būti informuojama tik apie tam tikrus sprendimus ir tik *a posteriori*.

6.2.2.4. ***Verslo planas***

(208) *Ryanair* teigimu, aplinkybė, kad sudarant 2005 m. sutartis nebuvo verslo plano, negali būti laikoma įrodymu, jog sutartys neatitinka rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijaus.

6.2.2.5. ***2013 m. balandžio 10 d., trečiadienį, pateiktos Ryanair pastabos***

(209) 2013 m. balandžio 10 d. *Ryanair* pateikė du bendrovės *Oxera* parengtus pranešimus ir tyrimą, kurį parengė profesorius Damien P. McLoughlin.

Pirmasis bendrovės Oxera pranešimas „Pamatinės rinkos vertės nustatymas lyginamajame tyrime, atliekant rinkos ekonomikos investuotojo principu pagrįstus vertinimus. Su Ryanair susijusios valstybės pagalbos bylos“; 2013 m. balandžio 9 d. Ryanair užsakymu Oxera parengtas pranešimas

(210) *Oxera* nuomone, Komisijos metodas, pagal kurį galima atsižvelgti tik į pagrindinius oro uostus, esančius toje pačioje keleivių traukos zonoje kaip ir oro uostas, dėl kurio atliekamas tyrimas, yra klaidingas.

(211) *Oxera* pažymi, kad aplinkiniams oro uostams suteikta valstybės pagalba neigiamos įtakos referencinėms rinkos kainoms, kurias nurodė pagrindiniai oro uostai, neturi. Taigi taikant rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijų pamatinę rinkos vertę galima įvertinti patikimai.

(212) Iš tikrųjų

a) pamatinėmis analizėmis dažnai naudojamasi rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijumi pagrįstus vertinimus atliekant kitose srityse, kurios nesusijusios su valstybės pagalba;

b) įmonės abipusę įtaką viena kitos sprendimams daro tik tiek, kiek jų produktai yra pakaitiniai arba papildomi;

c) toje pačioje keleivių traukos zonoje esantys oro uostai nebūtinai konkuruoja vieni su kitais, ir pagrindiniai oro uostai, kuriais remiamasi pateiktose ataskaitose, savo keleivių traukos zonoje patiria nedidelę valstybinių oro uostų konkurenciją (mažiau nei trečdalis komercinių oro uostų, esančių pagrindinių oro uostų keleivių traukos zonoje, visiškai priklauso valstybei, ir su valstybės pagalba susijusi procedūra nevykdyta dėl jokio oro uosto, esančio toje pačioje keleivių traukos zonoje kaip ir pagrindiniai oro uostai (2013 m. balandžio mėn.);

d) net jeigu pagrindiniai oro uostai toje pačioje keleivių traukos zonoje patiria valstybinių oro uostų konkurenciją, reikia manyti, kad jų veiksmai atitinka rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijų (pavyzdžiui, jeigu daug akcijų priklauso privačiajam sektoriui arba jeigu oro uostą valdo privatieji subjektai);

e) rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijaus besilaikantys oro uostai nenustato mažesnių kainų negu ribinės sąnaudos.

Antrasis Oxera pranešimas „Principai, kuriais grindžiama pelningumo analizė, atliekant rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijumi pagrįstus vertinimus. Su Ryanair susijusios valstybės pagalbos bylos“; 2013 m. balandžio 9 d. Ryanair užsakymu Oxera parengtas pranešimas

(213) *Oxera* nurodo, kad Komisijai pateiktuose jos pranešimuose atlikta pelningumo analizė pagrįsta principais, kuriais vadovautųsi racionalus privačiojo sektoriaus veiklos vykdytojas, ir atspindi požiūrį, pateiktą ankstesniuose Komisijos sprendimuose.

(214) Principai, kuriais pagrįsta pelningumo analizė, yra tokie:

a) vertinimas atliekamas etapais;

b) nebūtinai reikia *ex ante* verslo plano;

c) tuo atveju, jeigu oro uostas neperpildytas, tinkamas kainų nustatymo metodas yra bendro pajamų ir išlaidų skaičiavimo metodas;

d) reikia atsižvelgti tik į pajamas, susijusias su veikiančio oro uosto ekonomine veikla;

e) reikia atsižvelgti į visą sutarties laikotarpį, įskaitant galimus pratęsimus;

f) siekiant įvertinti pelningumą, kuris bus gautas įgyvendinant sutartis, reikia diskontuoti būsimus finansinius srautus.

(215) Papildomą pelningumą, gautą įgyvendinant *Ryanair* su oro uostais sudarytas sutartis, reikia vertinti remiantis vidinės grąžos normos įverčiais arba priemonėmis, pagrįstomis grynąja dabartine verte.

Profesoriaus Damieno P. McLoughlino atliktas tyrimas „Prekės ženklo įtvirtinimas: kodėl ir kaip reikėtų investuoti į mažų prekės ženklų rinkodarą“; 2013 m. balandžio 10 d. Ryanair užsakymu parengtas pranešimas

(216) Šio dokumento tikslas – paaiškinti komercinę logiką, kuria vadovaudamiesi regioniniai oro uostai nusprendžia iš AMS pirkti reklamos vietą interneto svetainėje *ryanair.com*.

(217) Yra daug labai stiprių ir gerai žinomų oro uostų, kurių paslaugomis naudojamasi reguliariai. Kad galėtų plėtoti savo veiklą, silpniausi jų konkurentai turi pakeisti nusistovėjusį vartotojų elgesį. Mažesni regioniniai oro uostai turi rasti priemonių, kaip nuolat kuo platesnei auditorijai perduoti informaciją apie savo prekės ženklą. Išlaidos tradicinėms rinkodaros ryšių priemonėms būtų didesnės už šių oro uostų išteklius.

(218) Reklama tarpininkaujant bendrovei AMS:

a) suteikia galimybę perduoti informaciją daugeliui asmenų, kurie jau ketina pirkti kelionę;

b) kainuoja palyginti nedaug (taikomi komerciniai internetinių ryšių įkainiai);

c) suteikia galimybę palaikyti ryšius pardavimo vietoje;

d) leidžia skelbti kūrybišką reklamą.

6.2.2.6. ***2013 m. gruodžio 20 d. Ryanair pastabos***

(219) 2013 m. gruodžio 20 d. *Ryanair* pateikė pastabas dėl bendrovei AMS išmokėtų lėšų. *Ryanair* nesutinka su pirminiu Komisijos vertinimu, kad bendrovei AMS atlikti mokėjimai yra oro uostos sąnaudos, nes šis požiūris reiškia, kad neatsižvelgiama į bendrovės AMS oro uostui suteiktų paslaugų vertę. Be to, ji mano, kad pagal rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijų atliekant analizę vertingų rinkodaros paslaugų pirkimą rinkos kainomis reikia atskirti nuo susijusios oro uosto ir oro transporto bendrovės sutarties.

(220) Norėdama pagrįsti savo argumentus *Ryanair* pateikė analizę, kurioje bendrovės AMS taikytos kainos palygintos su kitose kelionių interneto svetainėse siūlytomis panašių paslaugų kainomis ([32]). Analizėje padaryta išvada, kad bendrovės AMS taikytos kainos arba mažesnės už vidurkį, arba patenka į vidutinį kainų, kurių prašoma pagrindinėse interneto svetainėse, intervalą.

(221) *Ryanair* nuomone, tai įrodo, kad AMS kainos atitinka rinkos kainas ir kad valstybinio oro uosto sprendimas pirkti AMS paslaugas atitinka rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijų. Be to, siekdama įrodyti teiktų paslaugų vertę oro uostams *Ryanair* pateikia įrodymų, kad taikant su AMS sudarytas sutartis tokios paslaugos oro uostams buvo teikiamos.

(222) *Ryanair* teigimu, jeigu Komisija primygtinai reikalautų AMS sudarytoms sutartims ir *Ryanair* oro uosto paslaugų sutartims taikyti tą patį rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijų (tokiam požiūriui *Ryanair* nepritaria), paslaugų, kurias bendrovė AMS suteikė oro uostams, vertė neturėtų būti sumažinta.

(223) Be to, *Ryanair* remiasi įvairiose ataskaitose pateiktomis išvadomis, kuriose patvirtinta, kad bendrovė turi stiprų europinį prekės ženklą, dėl kurio gali būti gauta naudos teikiant bendrovės reklamos paslaugas.

6.2.2.7. ***2014 m. sausio 17 d. Ryanair pastabos***

(224) *Ryanair* pateikė savo konsultanto ekonomikos klausimais parengtą ataskaitą apie principus, kurie, oro transporto bendrovės teigimu, turėtų būti taikomi rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo pelningumo kriterijui, apimančią ir *Ryanair* su oro uostais sudarytas oro paslaugų sutartis, ir AMS su tais pačiais oro uostais sudarytas rinkodaros sutartis ([33]). *Ryanair* pabrėžia, jog dėl to jokiu būdu negalima abejoti jos pozicija, kad rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijus AMS sutartims ir oro uostų paslaugų sutartims turėtų būti taikomas atskirai.

(225) Ataskaitoje nurodyta, kad atliekant bendrą pelningumo analizę AMS gautos pajamos turėtų būti įtrauktos į pajamas, o AMS išlaidos turėtų būti priskirtos sąnaudoms. Šiuo tikslu ataskaitoje pasiūlytas pinigų srautais pagrįstas metodas, pagal kurį numatoma su AMS susijusias išlaidas tvarkyti kaip papildomas veiklos išlaidas.

(226) Ataskaitoje nurodyta, kad rinkodaros veikla padeda kurti ir didinti prekės ženklo vertę, todėl gali būti skatinama veikla ir gauta pelno ne tik rinkodaros paslaugų sutarties galiojimo laikotarpiu, bet ir jai baigus galioti. Visų pirma taip gali būti tuo atveju, kai dėl su *Ryanair* sudarytos sutarties kitos oro transporto bendrovės pradeda vykdyti veiklą oro uoste – taip pritraukiama prekybininkų ir padidėja su aviacija nesusijusios oro uosto pajamos. *Ryanair* nuomone, jeigu Komisija atliks bendrą pelningumo analizę, į šį pelną reikės atsižvelgti vertinant su AMS susijusias išlaidas, kaip papildomas veiklos išlaidas, o papildomas pelnas bus apskaičiuotas atskaičius AMS mokėjimus.

([32]) 2013 m. gruodžio 20 d. *Oxera* analizė „Are prices set by AMS in line with the market rate?“, parengta bendrovės *Ryanair* užsakymu.
([33]) 2014 m. sausio 17 d. *Oxera* analizė „How should AMS agreements be treated within the profitability analysis as part of the market economy operator test?“, parengta bendrovės *Ryanair* užsakymu.

(227) Be to, *Ryanair* mano, kad į papildomą pelną, kurį numatyta gauti pasibaigus oro uosto paslaugų sutarties galiojimui, gali būti įtraukta galutinė vertė, siekiant atsižvelgti į baigus galioti sutarčiai gautą vertę. Galutinė vertė gali būti pakoreguota remiantis atsargia prielaida, kad sutartis su *Ryanair* gali būti pratęsta arba kad su kitomis bendrovėmis bus susitarta dėl panašių sąlygų. *Ryanair* mano, kad taip galima įvertinti mažiausią pelno, bendrai gauto taikant su AMS sudarytą sutartį ir oro uosto paslaugų sutartį, ribą atsižvelgiant į tai, kad neaišku, ar baigus galioti oro uosto paslaugų sutarčiai bus gauta papildomo pelno.

(228) Siekiant pagrįsti šį požiūrį ataskaitoje apibendrinti tyrimų, susijusių su reklamos poveikiu prekės ženklo vertei, rezultatai. Šiuose tyrimuose pripažinta, kad dėl reklamos galima padidinti prekės ženklo vertę ir užtikrinti didesnį klientų lojalumą. Ataskaitoje nurodyta, kad oro uosto atveju dėl reklamos interneto svetainėje *ryanair.com* prekės ženklas visų pirma tampa matomesnis. Joje pridurta, kad mažesni regioniniai oro uostai, norintys padidinti transporto srautą, savo prekės ženklo vertę pirmiausia gali didinti sudarę reklamos sutartis su AMS.

(229) Ataskaitoje nurodyta, kad geriau taikyti pinigų srautais pagrįstą metodą, o ne kapitalo išpirkimo metodą, pagal kurį su AMS susijusios išlaidos būtų vertinamos kaip į nematerialųjį turtą (t. y. oro uosto prekės ženklo vertę) įtrauktos kapitalo išlaidos. Rinkodaros išlaidos būtų įtrauktos į nematerialųjį turtą ir vėliau, šio turto naudojimo laikotarpiu, amortizuotos numačius likutinę vertę, būsiančią po to, kai, kaip numatyta, oro uosto paslaugų sutartis baigs galioti. Tačiau taikant šį metodą nebūtų nustatytas papildomas pelnas, kurį oro uostas gauna pasirašęs oro uosto paslaugų sutartį su *Ryanair*, taip pat būtų sunku įvertinti nematerialiojo turto vertę, nes patiriama su prekės ženklu susijusių išlaidų, o turto naudojimo laikotarpis yra ilgas.

6.2.3. AIRPORT MARKETING SERVICES (AMS) PASTABOS

(230) AMS nurodo, kad valstybės pagalbos ji negavo ir kad su ja susiję PBPPR veiksmai atlikti vadovaujantis rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijumi.

(231) AMS pažymi, kad sumos, kurias PBPPR turėjo mokėti AMS už rinkodaros paslaugas, atitinka oro uostui iš tiesų vertingų paslaugų rinkos kainas.

(232) AMS tvirtina, kad visi trys toliau nurodyti teiginiai, pateikti konsultanto ataskaitoje ir įtraukti į sprendimą išplėsti procedūrą, yra klaidingi dėl toliau pateiktų priežasčių:

a) „atrodo, kad *Ryanair* interneto svetainę visų pirma galima palyginti su kitų oro transporto bendrovių svetainėmis, kuriose paprastai skelbiama tik nedaug mokamos reklamos ir kuriose oro uostai reklamos neužsako.“ AMS tvirtina, kad netikslu teigti, jog kitos oro transporto bendrovės savo interneto svetainėje mokamos reklamos nesiūlo. Bendrovės nuomone, jos iš tiesų tai daro, tačiau svetainėje ryanair.com reklama pradėta skelbti pirmiausia. AMS nurodo, kad *Ryanair* interneto svetainė skiriasi tuo, kad užsakovai ja labai domisi, nes ji populiari. AMS pažymi, kad oro uostams reklama svetainėje ryanair.com yra ypač naudinga, nes ji labai gerai orientuota į galimus keleivius, dėl jos didėja su aviacija nesusijusios pajamos ir oro uosto žinomumas užsienyje.

b) „Oro uostų negalima palyginti su kitais galimais reklamos, skelbiamos tokių oro transporto bendrovių kaip *Ryanair* interneto svetainėse, užsakovais, nes paslaugos, kurias oro uostas teikia *Ryanair* keleiviams, iš esmės neatsiejamos nuo pačios oro transporto bendrovės teikiamų paslaugų, kitaip nei kitos paslaugos, kaip antai apgyvendinimas arba automobilių nuoma“. AMS tvirtina, kad keleiviams teikiamas oro uostų paslaugas (tokias kaip mažmeninė prekyba, automobilių stovėjimo aikštelės, restoranai ir pan.) lengva atskirti nuo paslaugų, kurias keleiviams teikia *Ryanair*. AMS priduria, kad aplinkybė, jog paslaugos, kurias keleiviams teikia oro uostas, yra susijusios (arba nesusijusios) su paslaugomis, kurias teikia *Ryanair*, nedaro jokio poveikio oro uosto suinteresuotumui skelbti tokią reklamą. Pasak AMS, tokie patys argumentai taikomi tiek privatiesiems oro uostams, kurie moka už bendrovės teikiamas paslaugas, tiek su *Ryanair* bendradarbiaujantiems viešbučiams ir automobilių nuomos bendrovėms, kurių paslaugas taip pat galima apibūdinti kaip susijusias (arba nesusijusias) su *Ryanair* paslaugomis.

c) „Oro uostai elgiasi neracionaliai oro transporto bendrovėms skirdami nuosavus išteklius, kad paskatintų keleivius skraidyti šių bendrovių orlaiviais į tuos pačius oro uostus, nes naudos iš papildomų keleivių tiesiogiai gauna būtent tos oro transporto bendrovės“. AMS nurodo, kad oro uostai svetainėje ryanair.com reklamą skelbia dėl to, kad nori padidinti atvykstančių keleivių dalį, nes dėl šių keleivių oro uostai paprastai gauna daugiau su aviacija nesusijusių pajamų. AMS priduria, kad oro uostams reklamos taip pat reikia tam, kad jie taptų žinomesni užsienyje, ir kad jų reklamą galima palyginti su didžiųjų daugiašalių įmonių, tokių kaip *Coca-Cola*, *McDonald's*, *Nike* ir pan., reklama. AMS nuomone, aplinkybė, kad oro uostas skelbia reklamą *Ryanair* interneto svetainėje (arba jos neskelbia), šiai bendrovei nelabai svarbi, nes bendras jos skraidinamų keleivių skaičius dėl to nesikeičia, o aplinkybė, kad *Ryanair* gauna (arba negauna) naudos iš oro uosto reklamos svetainėje ryanair.com, bet kuriuo atveju komerciniu požiūriu oro uostui nesvarbi.

(233) AMS pabrėžia, kad nėra jokios priežasties kvestionuoti komercinės logikos, kuria pagrįstas oro uosto sprendimas skelbti reklamą svetainėje ryanair.com, jeigu paslaugos teikiamos rinkos kaina. Bendrovė priduria, kad regioniniams oro uostams tokia reklama reikalinga tam, kad jie išliktų ir plėstųsi.

(234) AMS mano, kad reklama *Ryanair* interneto svetainėje padeda didinti atvykstančių keleivių skaičių, o dėl tokių keleivių oro uostas turi daug daugiau galimybių gauti su aviacija nesusijusių pajamų negu dėl į užsienį skrendančių keleivių. Taigi tuo remdamasi bendrovė daro išvadą, kad labiau verta skelbti komercinę reklamą *Ryanair* interneto svetainėje, siekiant pritraukti daugiau atvykstančių keleivių, o ne reklamą laikraščiuose arba kitose žiniasklaidos priemonėse, kuri skirta vietos keleiviams.

(235) AMS tvirtina, kad 2005 m. gairės oro uosto ir rinkodaros paslaugų teikėjo santykiams netaikytinos, o tai, kad AMS patronuojančioji bendrovė yra oro transporto bendrovė, nėra pakankamas pagrindas šioms gairėms taikyti.

6.3. *SUINTERESUOTŲJŲ TREČIŲJŲ ŠALIŲ PASTABOS, PATEIKTOS* EUROPOS SĄJUNGOS OFICIALIAJAME LEIDINYJE *PASKELBUS VALSTYBĖMS NARĖMS IR SUINTERESUOTOSIOMS TREČIOSIOMS ŠALIMS SKIRTĄ KVIETIMĄ TEIKTI PASTABAS DĖL NAUJŲJŲ GAIRIŲ TAIKYMO NAGRINĖJAMOMS BYLOMS*

6.3.1. AIR FRANCE PASTABOS

(236) *Air France* prieštarauja, kad naujosios gairės būtų taikomos byloms, susijusioms su oro uostams skirta veiklos pagalba, net jeigu ši pagalba išmokėta prieš paskelbiant gaires, ir nurodo įvairias priežastis:

a) pasak *Air France*, naujosios gairės taikomos atgaline data, todėl įteisinant veiksmus, neatitikusius juos įgyvendinant taikytų taisyklių, skatinami nesąžiningi subjektai. Tačiau subjektai, kurie 2005 m. gairių laikėsi ir viešųjų lėšų negavo, taikant šį metodą yra baudžiami;

b) be to, *Air France* tvirtina, kad naujųjų gairių taikymas veiklos pagalbai, kuri oro uostams skirta prieš joms įsigaliojant, prieštarauja bendriesiems teisės principams ir ES teismų praktikai.

(237) *Air France* tvirtina, kad pagal naująsias gaires nauji veiklos vykdytojai bus skatinami senųjų sąskaita. Iš tiesų kadangi šiose gairėse naujai oro transporto bendrovei leidžiama padengti tik papildomas su savo veikla susijusias sąnaudas, jomis diskriminuojami senieji oro uosto veiklos vykdytojai, kuriems taikomi didesni mokesčiai.

(238) Galiausiai *Air France* primena, kad nors teoriškai sąlyga, susijusi su nediskriminacine galimybe naudotis oro uosto infrastruktūra, gali pasirodyti lengvai įvykdoma, praktiškai yra visai kitaip, nes tam tikriems veiklos modeliams sąmoningai sudarytos nepalankios sąlygos.

6.3.2. PBPPR PASTABOS

(239) PBPPR priminė ankstesnes savo pastabas ir pateikė tyrimą, kuriame aprašytos priežastys, dėl kurių, jeigu įrangos subsidijos būtų laikomos rūmams suteikta veiklos pagalba, jos būtų suderinamos su naujųjų gairių 5.1.2 skirsnio nuostatomis, pagal kurias iki gairių įsigaliojimo oro uostams suteiktą veiklos pagalbą galima leisti teikti atgaline data.

6.3.3. ORGANIZACIJOS TRANSPORT & ENVIRONMENT (T&E) PASTABOS

(240) Ši nevyriausybinė organizacija pateikė pastabas, kuriose kritikuoja naująsias gaires ir iki šiol priimtus su oro transporto sektoriumi susijusius Komisijos sprendimus, nes jie esą turi žalingą poveikį aplinkai.

7. **PRANCŪZIJOS KOMENTARAI**

7.1. *PRANCŪZIJOS KOMENTARAI, PATEIKTI PRADĖJUS OFICIALIĄ TYRIMO PROCEDŪRĄ*

7.1.1. 2005 M. ORO UOSTO PASLAUGŲ SUTARTIS

(241) Prancūzija nurodo, kad 2005 m. oro uosto paslaugų sutartyje tik priminti viešai skelbiami oro uosto paslaugų tarifai, kurie turėtų būti vienodai taikomi visiems vežėjams, teikiantiems paslaugas oro uoste.

(242) Vertinant stovėjimo mokestį pažymėta, kad taisyklėse, kuriomis reglamentuojami oro uosto tarifai, nurodyta, jog šis mokestis mokamas tik tuomet, jeigu orlaivis aerodrome stovi ilgiau nei dvi valandas. Taigi, Prancūzijos nuomone, kadangi *Ryanair* naudojami orlaiviai oro uoste paprastai stovi tik 25 minutes, normalu, kad stovėjimo mokestis į šiai bendrovei pateikiamas sąskaitas paprastai neįtraukiamas.

(243) Dėl apšvietimo mokesčio taip pat pažymėtina, kad jis mokamas tik tais atvejais, kai naudojamasi apšvietimo žibintais (t. y. naktį arba esant prastam matomumui). Prancūzijos nuomone, kadangi *Ryanair* skrydžius vykdo tik dieną, apšvietimo paslauga jai nereikalinga, todėl mokėti atitinkamo mokesčio ji neprivalo.

7.1.2. CIVILINĖS AVIACIJOS MOKESTIS

(244) Prancūzija pateikė paaiškinimus dėl 4.3.2 skirsnyje aprašyto oro uosto mokesčio ir civilinės aviacijos mokesčio.

(245) Bendrojo mokesčių kodekso 302a K straipsnyje nustatytą civilinės aviacijos mokestį valstybei moka oro vežėjai, o jo lėšomis finansuojami Civilinės aviacijos generalinio direktorato uždaviniai, kurie nefinansuojami mokesčių už suteiktas paslaugas lėšomis. Jis taikomas atsižvelgiant į iš Prancūzijos skrendančių keleivių skaičių ir skraidinamų krovinių tonažą. ES taikomas šio mokesčio tarifas nustatytas minėtame straipsnyje ir visoje Prancūzijos teritorijoje yra vienodas. Mokesčio tarifą nustato ir mokestį renka valstybė, o oro uostų veiklos vykdytojai šiame procese nedalyvauja.

7.1.3. PBPPR SUTARTIS SU BENDROVE AMS

(246) Vertindamos PBPPR sutartį su AMS, dėl kurios vykdoma pranešimo procedūra, Prancūzijos institucijos pažymi, kad šioje sutartyje nurodyta, jog AMS turi išimtinę teisę teikti rinkodaros paslaugas kelionių svetainėje www.ryanair.com. Prancūzija nurodo, kad šioje interneto svetainėje taip pat siūlomi skrydžiai iš daugelio Europos oro uostų.

(247) Prancūzija pažymi, kad PBPPR pateikė dokumentus, kurie yra svetainės www.voyages-sncf.com komercinio pasiūlymo dalis, o šioje svetainėje siūlomos paslaugos labai panašios į tas, dėl kurių sudaryta sutartis su AMS. Šios paslaugos įvertintos […] EUR be mokesčių arba […] EUR su mokesčiais; atrodo, kad ši suma yra panašaus dydžio į tą, kurio prašo *Ryanair* patronuojamoji bendrovė.

(248) Prancūzija mano, kad reikia atsižvelgti ir į kitas šios sutarties ypatybes, visų pirma į:

— tai, kad ji galioja penkerius metus,

— sutarties sudarymo sąlygas, būtent tai, kad nebuvo paskelbtas išankstinis su prekybos sektoriumi susijusių paslaugų pirkimo konkursas,

— rinkodaros paslaugų tarifų nustatymo sąlygas – šie tarifai nustatomi *a priori* ir yra fiksuoti, o ne *a posteriori*, atsižvelgiant į apsilankiusiųjų svetainėje www.ryanair.com skaičiaus statistiką,

— išimtinių teisių sąlygas, susijusias su papildomų paslaugų (transporto priemonių nuomos, apgyvendinimo) teikimu, – šias paslaugas gali teikti tik įmonės, sudariusios komercines sutartis su grupe *Ryanair*.

7.2. *PRANCŪZIJOS KOMENTARAI DĖL SUINTERESUOTŲJŲ TREČIŲJŲ ŠALIŲ PASTABŲ, PATEIKTŲ PRADĖJUS OFICIALIĄ TYRIMO PROCEDŪRĄ*

(249) Prancūzija nurodė, kad komentarų dėl suinteresuotųjų trečiųjų šalių pastabų, pateiktų pradėjus oficialią tyrimo procedūrą, neturi.

7.3. *PRANCŪZIJOS KOMENTARAI, PATEIKTI IŠPLĖTUS OFICIALIĄ TYRIMO PROCEDŪRĄ*

7.3.1. TARIAMA PAGALBA ORO TRANSPORTO BENDROVĖMS

(250) Prancūzija mano, kad siekiant nustatyti, ar suteikta ekonominės naudos, oro uosto paslaugų sutartys ir rinkodaros paslaugų sutartys turi būti vertinamos kartu, atsižvelgiant į kiekvieną atitinkamą laikotarpį.

(251) Prancūzija taip pat mano, kad taikant privačiojo rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijų reikėtų kartu vertinti visų PBPPR, oro uostą valdančio PBPPR skyriaus, valstybės arba kitų vietos valdžios institucijų, kurios kontroliuoja oro uostą valdančią įstaigą arba dalyvauja ją finansuojant, veiksmus, vykdytus palaikant santykius su *Ryanair* ir AMS.

(252) Tačiau Prancūzija pažymi, kad argumentai, kuriais remiasi valstybės institucijos, vertindamos savo dalyvavimą skiriant tam tikrą finansavimą, pagrįsti ne vien oro uosto pelningumo kriterijais, bet ir (dar labiau) oro uosto veiklos ekonominiu ir socialiniu poveikiu regionui, į kurį taikant privačiojo rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijų neatsižvelgiama.

(253) Šiuo klausimu Prancūzija remiasi dviem 2005 ir 2011 m. PBPPR atliktais tyrimais, susijusiais su bendrovės *Ryanair* transporto paslaugų poveikiu. Šie tyrimai rodo, kad oro maršrutai turi didelį ekonominį poveikį regionui.

(254) Vertindama sprendime išplėsti procedūrą Komisijos išreikštas abejones dėl to, ar pagalbos, kuri galėjo būti suteikta pagal 2003 m. sutartį su *Ryanair* ir 2005 m. sutartis, priemonės yra suderinamos su vidaus rinka, Prancūzija primena, kad apie šią bylą ji pati pranešė 2007 m. sausio mėn., norėdama išdėstyti savo abejones ir sulaukti Komisijos sprendimo dėl galimos pagalbos, suteiktos pagal 2005 m. sutartis, priemonių teisėtumo atsižvelgiant į Sąjungos valstybės pagalbos schemą. Šiomis aplinkybėmis Prancūzija nemano, kad gali pateikti suderinamumo įrodymų.

(255) Prancūzija patvirtina, kad PBPPR finansuojamų oro transporto bendrovių veikla daro didelį poveikį regiono ekonominei plėtrai. Tačiau Prancūzija negali daryti išvados dėl tos veiklos suderinamumo su vidaus rinka pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą arba pagal visuotinės ekonominės svarbos paslaugoms taikomas taisykles.

7.3.2. FINANSINIAI ĮNAŠAI Į ORO UOSTĄ

(256) Aptardama valstybės pagalbą, susijusią su finansiniais įnašais į Po oro uostą, Prancūzija mano, kad sprendimus investuoti į šį oro uostą, kaip ir į daugumą kitų tokio pat dydžio oro uostų, valstybės mokesčių institucijos priima atsižvelgdamos ne į koncesininko mokamą tiesioginį atlygį, o į oro uosto veiklos ekonominį bei socialinį poveikį regionui.

(257) Be to, Prancūzija remiasi 4.3.2 skirsnyje aprašyta saugos ir saugumo uždavinių finansavimo teisine priemone. Prancūzijos nuomone, taikant šią priemonę negali būti sumokėta jokia kompensacijos permoka kompensuojant sąnaudas, kurias oro uostus valdančios įstaigos patyrė vykdydamos saugos ir saugumo uždavinius, priskiriamus valstybės uždaviniams. Taigi, pasak Prancūzijos, valstybės išmokėtos sumos, kurių paskirtis – kompensuoti išlaidas, susijusias su sauga (personalu ir įranga, gaisrinėmis mašinomis, apsauga nuo gyvūnų ir paukščių keliamo pavojaus, užtvaromis) ir saugumu (keleivių ir jų bagažo patikrą atliekančiu personalu ir tam skirta įranga), negali būti prilygintos valstybės pagalbai.

7.4. *PRANCŪZIJOS KOMENTARAI DĖL SUINTERESUOTŲJŲ TREČIŲJŲ ŠALIŲ PASTABŲ, PATEIKTŲ IŠPLĖTUS OFICIALIĄ TYRIMO PROCEDŪRĄ*

(258) Prancūzija nurodė, kad komentarų dėl suinteresuotųjų trečiųjų šalių pastabų, pateiktų išplėtus oficialią tyrimo procedūrą, neturi.

7.5. *PRANCŪZIJOS KOMENTARAI DĖL NAUJŲJŲ GAIRIŲ TAIKYMO ŠIAI BYLAI*

(259) Prancūzija pažymi, kad veiklos pagalbos srityje naujosios gairės yra lankstesnės už ankstesnes. Todėl, jos nuomone, šias gaires atgaline data taikant visai pagalbai, ankstesnius atvejus galima išnagrinėti taip, kad tam tikriems oro uostams būtų skirtos mažesnės baudos.

(260) Tačiau Prancūzija nurodo, kad pagal naująsias gaires investicinė pagalba bus vertinama griežčiau, nes jose nustatytas didžiausias pagalbos intensyvumas, leidžiamas atsižvelgiant į oro uosto dydį.

7.6. *PRANCŪZIJOS KOMENTARAI DĖL SUINTERESUOTŲJŲ TREČIŲJŲ ŠALIŲ PASTABŲ DĖL NAUJŲJŲ GAIRIŲ TAIKYMO ŠIAI BYLAI*

(261) Prancūzija nurodė, kad komentarų dėl suinteresuotųjų trečiųjų šalių pastabų dėl naujųjų gairių taikymo šiai bylai neturi.

8. **VERTINIMAS**

(262) Vertinant nagrinėjamas priemones pagalbą, kuri galėjo būti suteikta oro transporto bendrovėms (šio sprendimo 8.1 skirsnis), reikia atskirti nuo pagalbos, kuri Po oro uosto veiklos vykdytojui galėjo būti suteikta skyrus finansinius įnašus (šio sprendimo 8.2 skirsnis).

8.1. *ORO TRANSPORTO BENDROVĖMS SKIRTOS PRIEMONĖS*

8.1.1. PAGALBA PAGAL SESV 107 STRAIPSNIO 1 DALĮ

(263) Pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį valstybių arba iš valstybinių išteklių bet kokia forma suteikta pagalba, dėl kurios, palaikant tam tikras įmones arba tam tikrų prekių gamybą, iškraipoma arba gali būti iškraipyta konkurencija, yra nesuderinama su vidaus rinka, kai ji daro įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai.

(264) Siekiant priemonę laikyti valstybės pagalba turi būti įgyvendintos tokios kartu taikomos sąlygos: 1) nagrinėjama priemonė finansuota valstybiniais ištekliais ir priskirtina valstybei; 2) taikant priemonę suteikta ekonominės naudos; 3) dėl šios naudos įgytas atrankusis pranašumas; 4) dėl nagrinėjamos priemonės iškraipoma arba gali būti iškraipyta konkurencija ir gali būti daromas poveikis valstybių narių tarpusavio prekybai; 5) pagalbos gavėjas yra įmonė pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, o tai reiškia, kad jis vykdo ekonominę veiklą.

8.1.1.1. ***Valstybiniai ištekliai pagal sutartis, kurias nagrinėjamu laikotarpiu PBPPR sudarė su oro transporto bendrovėmis***

(265) PBPPR su oro transporto bendrovėmis sudarė rinkodaros paslaugų ir oro uosto paslaugų sutartis.

(266) Pagal Prancūzijos teisę prekybos ir pramonės rūmai yra viešosios įstaigos. Kaip nurodyta šiuo metu galiojančiame Prekybos kodekso L710-1 straipsnyje, „[v]isų prekybos ir pramonės rūmų tinklui priklausančių įstaigų ar departamento rūmų, kaip valstybės tarpininkų, pareiga yra valdžios institucijose arba užsienio institucijose atstovauti pramonės, prekybos ir paslaugų sektorių interesams. Užtikrindami, kad įvairūs susiję subjektai palaikytų tarpusavio ryšius, jie savo veiklą vykdo nedarydami poveikio atstovavimo uždaviniams, kurie pagal galiojančių įstatymų arba kitų teisės aktų nuostatas pavesti profesinėms ar tarpšakinėms organizacijoms, ir uždaviniams, kuriuos teritorinės valdžios institucijos vykdo pagal laisvo šių institucijų administravimo nuostatas. Tinklas ir jam priklausančios visos įstaigos ar departamento rūmai padeda užtikrinti teritorijų ekonominį vystymąsi, patrauklumą ir planavimą, taip pat remti įmones ir jų asociacijas, dekretu nustatytomis sąlygomis vykdydami bet kokį su viešąja paslauga susijusį ir bet kokį visuotinės svarbos uždavinį, kurie būtini norint įgyvendinti šiuos uždavinius“.

(267) Toje pačioje nuostatoje nurodyta:

“Šiuo tikslu tinklui priklausančios visos įstaigos ar departamento rūmai, prireikus laikydamiesi jiems taikomų sektorių schemų, gali vykdyti:

1° įstatymais ir kitais teisės aktais jiems pavestus visuotinės svarbos uždavinius;

2° uždavinius remti įmonių steigėjus ir perėmėjus, taip pat įmones, jiems padėti, užtikrinti, kad jie palaikytų ryšius, ir teikti jiems patarimus, laikydamiesi galiojančių įstatymų ir kitų teisės aktų nuostatų, susijusių su konkurencijos teise;

3° uždavinį remti įmonių tarptautinę plėtrą ir jų produkcijos eksportą, taip pat teikti patarimus šiais klausimais, bendradarbiaujant su Prancūzijos tarptautinės įmonių plėtros agentūra;

4° uždavinį skatinti pirminį arba tęstinį profesinį mokymą, visų pirma naudodamiesi savo įsteigtomis, valdomomis arba finansuojamomis viešosiomis ir privačiosiomis mokymo įstaigomis;

5° uždavinį kurti ir valdyti įrangą, ypač uostų ir oro uostų įrangą;

6° su prekyba susijusius uždavinius, kuriuos jiems pavedė viešasis asmuo arba kurie būtini kitiems jų uždaviniams vykdyti;

7° visus uždavinius, susijusius su valdžios institucijų prašymu vykdomomis ekspertizėmis, teikiamomis konsultacijomis arba atliekamais bet kokiais tyrimais pramonės, prekybos, paslaugų, ekonominės plėtros, profesinio mokymo ar teritorijų planavimo srityse, nepažeidžiant galimybės vykdyti darbus, dėl kurių šios įstaigos ir rūmai gali imtis iniciatyvos.”

(268) Prekybos kodekso L710–1 straipsnyje taip pat nurodyta: „Prancūzijos prekybos ir pramonės rūmų asamblėja, regioniniai prekybos ir pramonės rūmai, teritoriniai prekybos ir pramonės rūmai ir vidaus prekybos ir pramonės

grupės yra valstybės prižiūrimos viešosios įstaigos, kurias valdo išrinkti įmonės vadovai.“

(269) Nagrinėjamu laikotarpiu, t. y. 2003–2010 m., ši teisės akto nuostata kito. Tačiau jos pagrindiniai principai liko tokie patys. Iš tikrųjų visu šiuo laikotarpiu prekybos ir pramonės rūmai, kaip antai PBPPR, buvo įstatymu įsteigtos ir valstybės prižiūrimos viešosios įstaigos, kurias valdė išrinkti įmonių vadovai. Be to, kadangi šie rūmai yra valstybės tarpininkai, jų veiklos pagrindas ir svarbiausias tikslas (pagal Prekybos kodekso L710-1 straipsnio nuostatas) – vykdyti įstatymu jiems pavestus visuotinės svarbos uždavinius, t. y. iš esmės valdžios institucijose atstovauti pramonės, prekybos ir paslaugų sektorių interesams, remti vietos įmones, didinti teritorijų patrauklumą ir plėtoti jų planavimą. Prekybos ir pramonės rūmų pramonės ir prekybos veikla yra papildoma – ji vykdoma įgyvendinant rūmams pavestus visuotinės svarbos uždavinius ir yra suplanuota siekiant padėti juos įgyvendinti.

(270) Be to, pažymėtina, kad nacionalinės teisės aktuose, visų pirma Prekybos kodekso L710-1 straipsnyje, nustatytos konkrečios prekybos ir pramonės rūmų finansavimo taisyklės. Pavyzdžiui, prekybos ir pramonės rūmų išteklius pirmiausia sudaro mokestinės pajamos (prekybos ir pramonės rūmų išlaidų mokestis, nustatytas Bendrojo mokesčių kodekso 1600 straipsniu), subsidijos, taip pat ištekliai, gauti vykdant mokymo ir transporto infrastruktūros valdymo veiklą. Taigi norėdami padengti savo išlaidas prekybos ir pramonės rūmai neturi remtis vien savo komercinėmis pajamomis. Tai patvirtina išvadą, kad prekybos ir pramonės rūmų pramonės ir prekybos veikla yra papildoma – vykdoma įgyvendinant rūmams pavestus visuotinės svarbos uždavinius ir suplanuota siekiant padėti juos įgyvendinti.

(271) Prancūzija šią išvadą dėl PBPPR patvirtino. Iš tikrųjų ji nurodė: „Po Bearno PPR, teisėtai atstovaujantys 13 000 vietos įmonių interesams, yra jų atstovas valdžios institucijose ir vietos valdžios institucijose. <...> Vykdant šiuos uždavinius Po Pirėnų oro uosto valdymas įgyja ypatingą prasmę, nes šis oro uostas tampa priemone siekiant užtikrinti teritorijos, kurioje jis yra, augimą ir ekonominės veiklos plėtrą. <...> Taigi iš to matyti, kad prekybos ir pramonės rūmams pavestas teisėtas visuotinės svarbos uždavinys, susijęs, be viso kito, su teritorijos ekonomine plėtra ir patrauklumo didinimu. Iš nurodytų nuostatų taip pat matyti, kad oro uosto įrangos valdymas iš tikrųjų yra šio uždavinio dalis.“

(272) Prancūzija pridūrė: „PPR nuolat vykdo ir finansuoja lobistinę veiklą, didindami savo teritorijos patrauklumą ir skatindami diegti naują įrangą. Jie taip pat vykdo konkrečią turizmo skatinimo veiklą dalyvaudami įvairių regionų ir departamentų įstaigų vykdomoje šios srities veikloje, ypač regionų ir departamentų turizmo komitetų, nurodytų Turizmo kodekso L131-4 ir L132-3 straipsniuose, veikloje <...>. Iš tikrųjų didinant teritorijos patrauklumą reikia imtis visų priemonių, kad būtų tiek skatinama sudaryti sutartis, tiek ir pritraukta kapitalo, įmonių, tam tikrų gebėjimų turinčių asmenų, studentų ir turistų, dėl kurių įmonės ir regionas gauna pajamų. Patrauklumas taip pat užtikrinamas vykdant tarptautinę veiklą. Didinant patrauklumą gali dalyvauti pigių skrydžių oro transporto bendrovės, naudodamosi savo interneto svetainėmis. Galiausiai patys regiono gyventojai reikalauja naujų maršrutų, įvairios pasiūlos ir konkrečiau pigių skrydžių paslaugų, kad jiems būtų lengviau ir pigiau keliauti į Europą.“

(273) Atsižvelgiant į šiuos argumentus akivaizdu, kad svarbiausias PBPPR, kaip ir visų prekybos ir pramonės rūmų, veiklos pagrindas ir tikslas yra padėti visoms vietos įmonėms ir prisidėti prie teritorijos ekonominės plėtros ir patrauklumo didinimo. Be to, iš minėtų Prancūzijos argumentų matyti, kad tokie prekybos ir pramonės rūmai kaip PBPPR komercinę veiklą, kaip antai Po oro uosto valdymas, vykdo ne siekdami pelningumo, bet iš tikrųjų norėdami padėti vykdyti visuotinės svarbos uždavinius, kurie šiam subjektui pavesti įstatymu. Kaip priminta 142 konstatuojamojoje dalyje, PBPPR patys mano, kad yra vietos valdžios institucija, kuri nesiekia gauti pelno.

(274) Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, prekybos ir pramonės rūmai, kaip antai PBPPR, turi būti laikomi valstybės institucijomis, kurių visi sprendimai, kaip ir valstybės centrinės valdžios arba teritorinės valdžios institucijų sprendimai, pagal valstybės pagalbos srityje priimtą teismų praktiką ([34]) turi būti laikomi priskirtinais valstybei ir kurių ištekliai yra valstybiniai ištekliai ([35]). Šiuo klausimu nelabai svarbu tai, kad prekybos ir pramonės rūmus valdo prekybininkų išrinkti asmenys, įmonių vadovas ir įmonių atstovai, o ne kitų valstybės institucijų paskirti pareigūnai. Iš tikrųjų net nacionalinius parlamentus renka visi balsavimo teisę turintys piliečiai. Tačiau šie parlamentai yra viena iš visų demokratinių valstybių Konstitucijoje įtvirtintų institucijų, kurios sprendimai neišvengiamai priskirtini valstybei.

([34]) Pavyzdžiui, žr. 1991 m. kovo 21 d. Sprendimo *Italija prieš Komisiją*, C-303/88, Rink. p. I-1433, 11 punktą ir 1996 m. gruodžio 12 d. Sprendimo *Compagnie nationale Air France prieš Komisiją*, T-358/94, 58–61 punktus.

([35]) Šiuo klausimu žr. 2004 m. liepos 14 d. Komisijos sprendimo byloje C 25/2004 – *Vokietija – DVB-T in Berlin-Brandenburg* 20 konstatuojamąją dalį.

(275) Taigi prekybos ir pramonės rūmų padėtis skiriasi nuo valstybinių įmonių padėties; Teisingumo Teismas Sprendime *Stardust Marine* ([36]) dėl šių įmonių yra nurodęs: „Iš tikrųjų net jeigu valstybė gali kontroliuoti valstybinę įmonę ir daryti lemiamą įtaką jos veiklai, konkrečiu atveju negalima automatiškai daryti prielaidos, kad ji įmonę iš tiesų kontroliuoja. Pagal valstybės suteiktą savarankiškumo lygį valstybinė įmonė gali veikti daugiau ar mažiau savarankiškai. <…> Todėl vien aplinkybės, kad valstybinė įmonė yra kontroliuojama valstybės, nepakanka, kad šios įmonės nustatytas priemones, kaip antai nagrinėjamas finansinės paramos priemones, būtų galima priskirti valstybei. Dar būtinai reikia patikrinti, ar valstybės institucijos turi būti laikomos vienaip ar kitaip susijusiomis su šių priemonių priėmimu."

(276) Iš tikrųjų jeigu valstybinė įmonė, kurios tikslas – vykdyti ekonominę veiklą, priėmė priemonę, reikia nustatyti, ar valstybės institucijos, kurios šią įmonę kontroliuoja, nes, pavyzdžiui, turi dalį jos kapitalo, su atitinkama priemone yra susijusios. Prekybos ir pramonės rūmų padėtis skiriasi, nes šis subjektas pats yra valdžios sektoriaus dalis arba „valstybės tarpininkas", arba „vietos valdžios institucija", taigi valstybės institucija, įstatymu įsteigta siekiant patenkinti viešuosius interesus. Todėl norint nustatyti, ar prekybos ir pramonės rūmų sprendimas priskirtinas valstybei, nebūtina patvirtinti, kad kita valstybės institucija (pavyzdžiui, valstybė siaurąja prasme, savivaldybė arba kitos vietos valdžios institucijos) yra susijusi su atitinkamu sprendimu. Iš tikrųjų toks sprendimas neišvengiamai atitinka priskirtinumo kriterijų.

(277) Savo sprendimų priėmimo praktikoje Komisija šį požiūrį jau yra taikiusi. Antai dėl Varo prekybos ir pramonės rūmų ji nurodė: „šie rūmai turi Prancūzijos teisėje nustatytos viešosios įstaigos statusą, taigi savo veiklą jie vykdo nustatytoje geografinėje teritorijoje, jiems vadovauja išrinkti nariai ir jie turi mokestinių išteklių, surinktų iš įmonių, kurios įtrauktos į Prekybos ir bendrovių registrą, taigi pagal Komisijos direktyvą 2000/52/EB ([37]) jie priskiriami valdžios institucijų kategorijai. Todėl nebūtina nustatyti, ar pagal Teisingumo Teismo sprendimą *Stardust Maritime* priemonė priskirtina valstybei" ([38]).

(278) PBPPR užginčijo, kad vykdant oficialią tyrimo procedūrą nagrinėjamos sutartys priskirtinos valstybei, ir paneigė, kad valstybė ir vietos valdžios institucijos susijusios su PBPPR sprendimais. Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, šis argumentas nepagrįstas, nes patys PBPPR yra valstybės institucija, kurios sprendimai pagal su valstybės pagalba susijusią teismų praktiką neišvengiamai priskirtini valstybei, neatsižvelgiant į tai, kokį vaidmenį priimant PBPPR sprendimus atlieka kitos institucijos. Dėl tų pačių priežasčių PBPPR argumentas, kad valstybės vykdoma priežiūra nereiškia priklausomybės valstybei, taip pat yra netinkamas. Kaip jau priminta 273 konstatuojamojoje dalyje, savo pastabose dėl sprendimo pradėti procedūrą PBPPR patys prisistatė kaip „vietos valdžios institucija, kuri nesiekia gauti pelno", ir taip patvirtino Komisijos teiginį, kad PBPPR yra valstybės institucija, kurios visi sprendimai priskirtini valstybei, ir nereikia patikrinti, ar su šiais sprendimais yra susijusios kitos valstybės institucijos.

(279) *Ryanair* pastabos šiuo klausimu iš esmės panašios į PBPPR pastabas. Visų pirma *Ryanair* pareiškė nuomonę, kad Komisija priskirtinumo kriterijų turi nagrinėti analizuodama tai, ar valstybės institucijos susijusios su PBPPR sprendimais dėl *Ryanair* ir AMS. Be to, *Ryanair* paminėjo Valstybės Tarybos nuomonę, kurioje siekiama įrodyti, kad prekybos ir pramonės rūmai nepriklausomi nuo valstybės siaurąja prasme. Pagal šią nuomonę tai, kad prekybos ir pramonės rūmai „susiję su valstybe, nes visos viešosios įstaigos techniškai turi būti susietos su juridiniu asmeniu, savaime nereiškia jokios priklausomybės". *Ryanair* šiuo klausimu pažymi, kad valstybė (siaurąja prasme) susijusi tik su kai kuriais PBPPR sprendimais, ir apie šiuos sprendimus jai buvo pranešta tik *a posteriori*. Dėl visų išdėstytų priežasčių šis argumentas netinkamas, nes nereikia nustatyti, ar kitos valstybės institucijos, t. y. ne PBPPR, gali būti susijusios su PBPPR sprendimais.

(280) PBPPR argumentas, kad Po oro uostą rūmai valdo „privatinėje teisėje nustatytomis sąlygomis", taip pat netinkamas, nes nagrinėjamas priemones priėmė vietos valdžios institucija, taigi jos neišvengiamai priskirtinos valstybei ([39]).

([36]) Žr. 2002 m. gegužės 16 d. Sprendimo *Prancūzija prieš Komisiją*, C-482/99, Rink. p. I-4397, 52 punktą.

([37]) 2000 m. liepos 26 d. Komisijos direktyva 2000/52/EB, iš dalies keičianti Direktyvą 80/723/EEB dėl finansinių santykių tarp valstybių narių ir valstybinių įmonių skaidrumo (OL L 193, 2000 7 29, p. 75).

([38]) Žr. 2006 m. birželio 22 d. Komisijos sprendimo N 563/05 – *Prancūzija – Pagalba bendrovei* Ryanair*, susijusi su Tuloną ir Londoną apimančiu oro maršrutu*, 16 konstatuojamąją dalį.

([39]) Siekdama išsamumo Komisija pabrėžia, kad PBPPR nereikia atskirti nuo konkretaus PBPPR skyriaus, kurio paskirtis – valdyti oro uostą taikant valstybės pagalbos taisykles, nes Po oro uostą valdantis skyrius neturi savo teisinio subjektiškumo, kuris skirtųsi nuo PBPPR teisinio subjektiškumo, ir yra tik organas, sudarytas sujungus PBPPR vidaus skyrius ir savarankiškai galintis priimti vien sprendimus, susijusius su kasdieniu oro uosto valdymu. Antai įvairias oro uosto paslaugų ir rinkodaros paslaugų sutartis, dėl kurių vykdoma oficiali tyrimo procedūra, pasirašė PBPPR pirmininkas, gavęs PBPPR generalinės asamblėjos leidimą. Be to, nei Prancūzija, nei trečiosios šalys nenurodė, kad priemonės, dėl kurių vykdoma oficiali tyrimo procedūra, turi būti priskirtos tik šiam skyriui.

(281) Todėl įvairios nagrinėjamos sutartys priskirtinos valstybei, ir taikant jas panaudoti valstybiniai ištekliai.

8.1.1.2. ***Antrankusis pranašumas, kuris nagrinėjamu laikotarpiu bendrovėms Ryanair, AMS ir Transavia suteiktas pagal su PBPPR sudarytas sutartis***

(282) Siekiant įvertinti, ar valstybės priemonė yra pagalba, reikėtų nustatyti, ar įmonė, kuriai skirta ši priemonė, gauna ekonominės naudos, kurios negautų įprastomis rinkos sąlygomis ([40]).

(283) Atliekant šią analizę nagrinėjamoms priemonėms reikėtų taikyti rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą. Pagal šį principą nustatoma, ar vietoj PBPPR veikiantis tariamas rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas, atsižvelgdamas į būsimą pelningumą, būtų sudaręs panašias sutartis.

(284) Siekiant tinkamai taikyti šį principą, visų pirma reikėtų išnagrinėti įvairius bendro pobūdžio klausimus, būtent:

— ar rinkodaros paslaugų sutartį ir oro uosto paslaugų sutartį, sudarytą kartu su rinkodaros paslaugų sutartimi, reikia nagrinėti bendrai, ar priešingai – atskirai ([41])?

— Ar rinkodaros paslaugų sutartims taikant rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą reikia vertinti, kad PBPPR veikė kaip Po oro uostą valdanti įstaiga, ar kaip valstybės institucija, kuri rinkodaros paslaugas įsigijo vykdydama savo uždavinį užtikrinti vietos ekonominę plėtrą, neatsižvelgdama į savo, kaip oro uostą valdančios įstaigos, pareigas?

— Kokios naudos tariamas rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas, veikiantis vietoj PBPPR, būtų galėjęs tikėtis iš rinkodaros paslaugų sutarčių?

— Kokią reikšmę turi oro uosto paslaugų sutarčių, nagrinėjamų vykdant oficialią tyrimo procedūrą, sąlygų palyginimas su kituose oro uostuose renkamais oro uosto mokesčiais, taikant rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą?

(285) Išnagrinėjusi šiuos klausimus Komisija rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą taikys įvairioms nagrinėjamoms priemonėms.

Bendra oro uosto paslaugų sutarčių ir rinkodaros paslaugų sutarčių analizė

(286) Sprendime išplėsti procedūrą Komisija nusprendė, kad abiejų rūšių sutartys, kurioms taikoma oficiali tyrimo procedūra, t. y. oro uosto paslaugų sutartys ir rinkodaros paslaugų sutartys, kiekvienu atitinkamu laikotarpiu turi būti vertinamos kartu atsižvelgiant į kiekvienos atitinkamos sutarties sudarymo laiką. Pagal šį požiūrį kiekviena toliau nurodytų sutarčių, kurias sudarė PBPPR, grupė visų pirma nagrinėjama kaip viena priemonė:

— 2005 m. birželio 30 d. su *Ryanair* sudaryta oro uosto paslaugų sutartis ir tą pačią dieną su AMS pasirašyta rinkodaros paslaugų sutartis, susijusi su maršrutu Po–Londono Stanstedo oro uostas,

— 2007 m. rugsėjo 25 d. PBPPR raštas bendrovei *Ryanair*, kuriuo išplečiamas 2005 m. birželio 30 d. oro uosto paslaugų sutarties sąlygų taikymas – šios sąlygos pradedamos taikyti maršrutui Po–Šarlerua ([42]), ir tą pačią dieną su AMS sudaryta rinkodaros paslaugų sutartis,

— 2008 m. kovo 17 d. PBPPR raštas bendrovei *Ryanair*, kuriuo išplečiamas 2005 m. birželio 30 d. oro uosto paslaugų sutarties sąlygų taikymas – šios sąlygos pradedamos taikyti maršrutui Po–Bristolis, ir 2008 m. kovo 31 d. su AMS sudaryta rinkodaros paslaugų sutartis, susijusi su tuo pačiu maršrutu,

([40]) Visų pirma žr. 1999 m. balandžio 29 d. Sprendimo *Ispanija prieš Komisiją*, C-342/96, 1999 m. Rink. p. I-2459, 41 punktą.

([41]) Šis klausimas netaikomas nei 2006 m. sausio 23 d. sudarytai PBPPR ir *Transavia* sutarčiai, kurioje aptariamos tiek oro uosto paslaugos, tiek rinkodaros paslaugos, nei 2003 m. sausio 28 d. sudarytai PBPPR ir *Ryanair* sutarčiai, į kurią taip pat įtrauktos nuostatos dėl oro uosto paslaugų ir rinkodaros paslaugų.

([42]) Šios rūšies raštai gali būti prilyginti oro uosto paslaugų sutarčiai, nes juose nustatytos oro uosto mokesčių nustatymo ir antžeminių paslaugų teikimo taisyklės. Toliau jie bus įtraukti į dokumentus, vadinamus oro uosto paslaugų sutartimis.

— 2009 m. birželio 16 d. PBPPR raštas bendrovei *Ryanair*, kuriuo išplečiamas 2005 m. birželio 30 d. oro uosto paslaugų sutarties sąlygų taikymas – šios sąlygos pradedamos taikyti maršrutui Po–Bristolis, ir tą pačią dieną su AMS sudaryta rinkodaros paslaugų sutartis, susijusi su tuo pačiu maršrutu,

— 2010 m. sausio 28 d. su AMS sudaryta rinkodaros paslaugų sutartis, susijusi su maršrutais Po–Londonas, Po–Šarlerua ir Po–Bovė. Kartu su šia rinkodaros paslaugų sutartimi oficialiai nebuvo pasirašyta jokia oro uosto paslaugų sutartis. Tačiau galima nustatyti, kad buvo sudaryta numanoma oro uosto paslaugų sutartis. Pagal šią numanomą sutartį iš bendrovės *Ryanair* ir toliau renkami su rinkodaros paslaugų sutartyje apibūdintais trimis maršrutais ([43]) susiję bendri oro uosto mokesčiai, patvirtinti aptarus juos oro uosto patariamajame ekonomikos komitete, taip pat bendrovei toliau taikomi 2005 m. birželio 30 d. oro uosto paslaugų sutartyje nustatyti antžeminių paslaugų tarifai. Iš tikrųjų Prancūzija nurodė, kad 2010 m. birželio 30 d. baigus galioti 2005 m. birželio 30 d. oro uosto paslaugų sutarčiai ji nepratęsta, todėl bendrovei *Ryanair* toliau buvo taikomi reglamentuojamų mokesčių tarifai, kuriuos patvirtino oro uosto patariamasis ekonomikos komitetas, ir antžeminių paslaugų tarifai, nustatyti 2005 m. birželio 30 d. sutartimi.

(287) Prancūzija nurodė sutinkanti su sprendime išplėsti procedūrą pateiktu požiūriu, kad visas oro uosto paslaugų sutartis ir atitinkamai sudarytas rinkodaros paslaugų sutartis reikia nagrinėti kartu. Tačiau kai kurios suinteresuotosios trečiosios šalys, visų pirma PBPPR ir *Ryanair*, šiam požiūriui nepritaria; jų nuomone, rinkodaros paslaugų sutartys turi būti nagrinėjamos atskirai.

(288) Tačiau sprendime išplėsti procedūrą pateikto požiūrio, kuriam pritarė Prancūzija, pagrįstumą galima patvirtinti remiantis bylos medžiaga. Bendrovės *Transavia* ir 2003 m. su *Ryanair* sudarytos sutarties atveju tai akivaizdu, nes dėl rinkodaros ir oro uosto paslaugų sudaryta viena sutartis. Tai taip pat akivaizdu kitų su *Ryanair* ir AMS sudarytų sutarčių atveju, atsižvelgiant į 289–313 konstatuojamosiose dalyse išdėstytas priežastis.

(289) Visų pirma kiekviena rinkodaros paslaugų sutartis sudaryta beveik kartu su oro uosto paslaugų sutartimi. Iš tikrųjų šių dviejų rūšių sutartys visada sudarytos tą pačią dieną, išskyrus 2008 m. kovo 31 d. rinkodaros paslaugų sutartį, kuri vis dėlto pasirašyta praėjus labai nedaug laiko (keturiolikai dienų) nuo oro uosto paslaugų sutarties, susijusios su maršrutu Po–Bristolis (šis maršrutas taip pat nurodytas rinkodaros paslaugų sutartyje), pasirašymo.

(290) Be to, abiejų rūšių sutartis sudarė tos pačios šalys. Iš tikrųjų AMS yra *Ryanair* patronuojamoji bendrovė, kurios 100 % kapitalo priklauso *Ryanair*, ir abiejų bendrovių vadovai tie patys ([44]). Taigi *Ryanair* ir AMS – tai vienas ekonominis subjektas, nes AMS veikia atsižvelgdama į *Ryanair* interesus ir yra *Ryanair* kontroliuojama, o AMS pelnas skiriamas *Ryanair* (kaip dividendai arba padidinus bendrovės vertę). Be to, kaip išsamiai bus išdėstyta toliau, įvairios rinkodaros paslaugų sutartys susijusios su *Ryanair* paslaugų teikimu tam tikrais oro maršrutais iš Po oro uosto. Iš tikrųjų rinkodaros paslaugų sutartyse nurodyta, kad jų pagrindas yra *Ryanair* įsipareigojimas teikti paslaugas šiais maršrutais; be to, jos sudarytos kartu su PBPPR ir *Ryanair* oro uosto paslaugų, susijusių su tais pačiais maršrutais, sutartimis. Todėl vien aplinkybė, kad PBPPR rinkodaros paslaugų sutartis sudarė su AMS, o ne su *Ryanair*, negali trukdyti kartu sudarytas rinkodaros paslaugų sutartį ir oro uosto paslaugų sutartį laikyti vienu sandoriu, visų pirma nagrinėjant šias sutartis pagal rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą, ir atliekant šią analizę bendrovės *Ryanair* bei AMS turi būti laikomos vienu ekonominiu subjektu.

(291) Galiausiai tam tikri kiti su kiekviena sutartimi susiję aspektai, nurodyti 292–313 konstatuojamosiose dalyse, rodo, kad kiekviena rinkodaros paslaugų sutartis papildomai labai glaudžiai susijusi su oro uosto paslaugų sutartimi, sudaryta kartu su šia rinkodaros paslaugų sutartimi.

(292) Antai 2005 m. birželio 30 d. rinkodaros paslaugų sutartis pasirašyta penkeriems metams, kaip ir tos pačios dienos oro uosto paslaugų sutartis, kuria *Ryanair* įsipareigojo kasdien abiem kryptimis teikti paslaugas maršrutu Londonas–Po. Be to, rinkodaros paslaugų sutartyje ši sutartis aiškiai susieta su oro transporto paslaugomis, nurodytomis oro uosto paslaugų sutartyje: „ši sutartis pagrįsta *Ryanair* įsipareigojimu kasdien abiem kryptimis teikti paslaugas maršrutu Po–Londonas (Stanstedo oro uostas)“. Šis sakinys aiškiai rodo, jog labai tikėtina, kad rinkodaros paslaugų sutarties nebūtų, jeigu *Ryanair* neteiktų paslaugų oro uosto paslaugų sutartyje nurodytu maršrutu.

([43]) Pagal šią rinkodaros paslaugų sutartį *Ryanair* įsipareigojo paslaugas šiais trimis maršrutais teikti toje pačioje sutartyje nurodytomis sąlygomis.

([44]) Žr. 72 konstatuojamojoje dalyje nurodytą Akvitanijos regiono audito rūmų ataskaitą apie PBPPR, kurioje visų pirma padaryta išvada, kad „bendrovė AMS yra tik *Ryanair* įsteigta bendrovė, kuriai vadovauja du bendrovės *Ryanair* vadovai“.

(293) Be to, 2005 m. birželio 30 d. rinkodaros paslaugų sutarties preambulėje nurodyta: „<...> dėl techninių priežasčių *Airport Marketing Services Limited* yra vienintelė bendrovė, galinti reklamuoti Po ir Bearno regioną originalioje ir išskirtinėje interneto svetainėje www.ryanair.com, siekiant užtikrinti, kad būtų užsakomi *Ryanair* bilietai į Po“. Šis sakinys patvirtina, kad pagrindinis rinkodaros paslaugų sutarties tikslas yra ne apskritai reklamuoti Po ir Bearno regioną, bet kuo labiau didinti *Ryanair* bilietų į Po pardavimą reklamuojant šį regioną, o tai daug konkretesnis tikslas.

(294) Be to, pagal rinkodaros paslaugų sutartį AMS turi teikti tokias paslaugas: į *Ryanair* interneto svetainės tinklalapį, susijusį su Po kryptimi, įtraukti tam tikrą informaciją ir saitus, taip pat į tos pačios interneto svetainės pradžios tinklalapį anglų kalba įtraukti PBPPR nurodytos interneto svetainės saitą. Tačiau *Ryanair* interneto svetainės tinklalapis, susijęs su Po kryptimi, daugiausia skirtas asmenims, kurie jau yra apsisprendę naudotis *Ryanair* teikiamomis paslaugomis Po kryptimi arba gali planuoti jomis naudotis. Nors interneto svetainės pradžios tinklalapis ir skirtas daug platesnei visuomenei, vis dėlto rinkodaros paslaugų sutartis taikoma tik jo versijai anglų kalba. Tai yra papildomas įrodymas, kad rinkodaros paslaugomis daugiausia siekta reklamuoti maršrutu Po–Londonas, Londonas–Po teiktas *Ryanair* paslaugas, o ne užtikrinti, kad keleiviai (jų nediferencijuojant) skristų į Po ir jo regioną. Iš tikrųjų jeigu šiomis paslaugomis būtų siekiama Po ir jo regioną reklamuoti visiems turistams ir verslininkams, kurie gali turėti interesų regione, tikėtina, kad PBPPR būtų prašę savo pasirinktos interneto svetainės saitą nurodyti visose ar bent jau keliose *Ryanair* interneto svetainės pradžios tinklalapio versijose, o ne vien versijoje anglų kalba.

(295) Galiausiai 2005 m. birželio 30 d. rinkodaros paslaugų sutartyje nurodyta: „jeigu pasirašius šią sutartį labai pasikeistų svarbiausios komercinės sąlygos, visų pirma atvykstančių keleivių skaičius, atsiradęs dėl šios sutarties, siekdamos atsižvelgti į tokį pasikeitimą šalys geranoriškai įsipareigoja šią sutartį iš dalies pakeisti.“ Taigi atvykstančių keleivių skaičius nurodytas kaip rinkodaros paslaugų sutarties „svarbiausia komercinė sąlyga“, ir tai taip pat patvirtina, kad rinkodaros paslaugomis pirmiausia siekta ne apskritai užtikrinti Po ir jo regiono lankomumą, bet kuo labiau didinti keleivių, kuriuos *Ryanair* skraidina į Po, skaičių, o tai daug konkretesnis tikslas.

(296) Panašios nuostatos įtrauktos ir į kitas rinkodaros paslaugų sutartis. Dėl 2007 m. rugsėjo 25 d. rinkodaros paslaugų sutarties pažymėtina, kad ji sudaryta penkeriems metams, ir šis laikotarpis sutampa su tuo, kuriam tos pačios dienos PBPPR raštu, skirtu bendrovei *Ryanair*, išplėsta 2005 m. birželio 30 d. oro uosto paslaugų sutarties sąlygų taikymo sritis, įtraukus į ją maršrutą Po–Šarlerua. Be to, rinkodaros paslaugų sutartyje nurodyta: „ši sutartis pagrįsta *Ryanair* įsipareigojimu teikti savaitines paslaugas maršrutu PO–ŠARLERUA (abiem kryptimis): kiekvienais veiklos metais vykdomi trys skrydžiai per savaitę, nebent jų nebūtų galima vykdyti dėl *force majeure*. Šiuo pagrindu PBPPR gali reklamuoti PO BEARNO ir jo regiono komercines ir turistines traukos vietas, orientuodamiesi į daugelį turistų ir verslo reikalais keliaujančių asmenų, kurie lankosi interneto svetainėje www.ryanair.com, ir į PO BEARNĄ pritraukti daugiau didelę perkamąją galią turinčių keleivių iš Belgijos.“

(297) Be to, šios sutarties preambulėje nurodyta: „<...>[Airport Marketing Services] yra vienintelė bendrovė, galinti orientuotis į daugelį galimų Ryanair keleivių, siekiant reklamuoti regiono komercines ir turistines traukos vietas.“ Remiantis šiomis nuostatomis galima patvirtinti, kad svarbiausias sutarties tikslas yra ne apskritai skatinti Po ir jo regiono lankomumą, bet kuo labiau didinti *Ryanair* bilietų maršrutu Šarlerua–Po pardavimą, o tai daug konkretesnis tikslas.

(298) Be to, pagal rinkodaros paslaugų sutartį AMS turi teikti tokią paslaugą: į Belgijai ir Nyderlandams skirtą *Ryanair* interneto svetainės pradžios tinklalapį įtraukti PBPPR nurodytos interneto svetainės saitą. Taigi rinkodaros paslaugos skirtos ne visiems asmenims, kuriuos galima įtikinti apsilankyti Po arba jo regione, bet konkrečiai tiems, kurie turi daugiausia galimybių naudotis *Ryanair* paslaugomis, teikiamomis maršrutu Šarlerua–Po, t. y. Belgijos ir Nyderlandų gyventojams.

(299) 2008 m. kovo 31 d. rinkodaros paslaugų sutartis buvo sudaryta 2008 m. gegužės 16 d.–rugsėjo 13 d. laikotarpiui, atitinkančiam laikotarpį, kuriuo *Ryanair* įsipareigojo teikti paslaugas Bristolio krypties maršrutu, kaip nurodyta šiame sutarties sakinyje: „ši sutartis pagrįsta *Ryanair* įsipareigojimu teikti savaitines paslaugas maršrutu PO–BRISTOLIS (abiem kryptimis): vienais veiklos metais (2008 m. gegužės 16 d.–rugsėjo 13 d.) vykdoma po tris skrydžius per savaitę, nebent jų nebūtų galima vykdyti dėl *force majeure*. Šiuo pagrindu PBPPR daugeliui turistų ir verslo reikalais keliaujančių asmenų, kurie lankosi interneto svetainėje www.ryanair.com, gali reklamuoti PO BEARNO ir jo regiono komercines ir turistines traukos vietas ir į PO BEARNĄ pritraukti vis daugiau didelę perkamąją galią turinčių keleivių iš Jungtinės Karalystės“ ([45]).

([45]) Laisvas originalaus dokumento anglų kalba vertimas: „This Agreement is rooted in Ryanair's commitment to operate on a route between PAU and BRISTOL with a weekly service (3 frequencies per week), from 16th May 2008 to September 13th May 2008 subject to force Majeure, for one year of operation. CCIPB, therefore, has the potential to advertise the business and tourist attractions of the PAU BEARN and its region to large numbers of tourists and business travellers accessing www.ryanair.com, and to attract an increased number of ENGLISH-originating passengers with high spending ability to Pau BEARN.“

(300) Be to, šios sutarties preambulėje nurodyta: „<...>[*Airport Marketing Services*] yra vienintelė bendrovė, galinti pritraukti daug galimų *Ryanair* keleivių, siekiant reklamuoti regiono komercines ir turistines traukos vietas“ ([46]). Pagal rinkodaros paslaugų sutartį AMS taip pat turi teikti tokią paslaugą: į Jungtinei Karalystei skirtą *Ryanair* interneto svetainės pradžios tinklalapį įtraukti PBPPR nurodytos interneto svetainės saitą.

(301) 2009 m. birželio 16 d. rinkodaros paslaugų sutartis sudaryta 2009 m. balandžio 1 d.–spalio 24 d. laikotarpiui, kuriuo *Ryanair* įsipareigojo teikti paslaugas maršrutu Po–Bristolis, kaip nurodyta šiame sutarties sakinyje: „ši sutartis pagrįsta *Ryanair* įsipareigojimu teikti savaitines paslaugas maršrutu PO–BRISTOLIS (abiem kryptimis): vienais veiklos metais (2009 m. balandžio 1 d.–spalio 24 d.) vykdomi du skrydžiai per savaitę, t. y. pagal visą 2009 m. programą numatyta 60 skrydžių, nebent jų nebūtų galima vykdyti dėl *force majeure*. Šiuo pagrindu PBPPR gali reklamuoti PO BEARNO ir jo regiono komercines ir turistines traukos vietas orientuodamiesi į daugelį turistų ir verslo reikalais keliaujančių asmenų, kurie lankosi interneto svetainėje www.ryanair.com, ir į PO BEARNĄ pritraukti daugiau didelę perkamąją galią turinčių keleivių iš Jungtinės Karalystės.“

(302) Be to, šios sutarties preambulėje nurodyta: „<...>[*Airport Marketing Services*] yra vienintelė bendrovė, galinti orientuotis į daugelį galimų *Ryanair* keleivių, siekiant reklamuoti regiono komercines ir turistines traukos vietas.“ Pagal rinkodaros paslaugų sutartį AMS taip pat turi teikti tokią paslaugą: į Jungtinei Karalystei skirtą *Ryanair* interneto svetainės pradžios tinklalapį įtraukti PBPPR nurodytos interneto svetainės saitą.

(303) 2010 m. sausio 28 d. rinkodaros paslaugų sutartyje nurodyta, kad ji turi būti taikoma metus nuo tada, kai pradėtos teikti oro transporto paslaugos, kurias *Ryanair* pagal šios sutarties 1 straipsnį įsipareigojo teikti iš Po į Londoną, Šarlerua ir Bovė. Pati ši nuostata rodo, kad rinkodaros paslaugų sutartis aiškiai susijusi su šiomis oro transporto paslaugomis. Be to, rinkodaros paslaugų sutarties 1 straipsnyje nustatyta:

„Ši sutartis pagrįsta *Ryanair* įsipareigojimu sukurti toliau nurodytus maršrutus ir teikti jais paslaugas:

— PO–LONDONAS (Stanstedo oro uostas); šiuo maršrutu paslaugos teikiamos nuo 2010 m. kovo 30 d., visus metus vykdant po tris skrydžius per savaitę,

— PO–ŠARLERUA; šiuo maršrutu paslaugos teikiamos nuo 2010 m. kovo 30 d., vasarą vykdant po tris skrydžius per savaitę,

— PO–BOVĖ; šiuo maršrutu paslaugos teikiamos nuo 2010 m. balandžio mėn., vasarą vykdant po tris skrydžius per savaitę.

Taigi PBPPR daugeliui turistų ir verslo reikalais keliaujančių asmenų, kurie lankosi interneto svetainėje www.ryanair.com, gali reklamuoti PO BEARNO ir jo regiono įmones ir komercines bei turistines traukos vietas, taip pat į PO BEARNĄ pritraukti vis daugiau keleivių, turinčių didelę perkamąją galią“ ([47]).

(304) Be to, sutarties preambulėje nurodyta: „<...>[*Airport Marketing Services*] yra vienintelė bendrovė, galinti pritraukti daug galimų *Ryanair* keleivių, siekiant reklamuoti regiono įmones ir komercines bei turistines traukos vietas.“ ([48]) 2010 m. sutartyje, kaip ir 2005 m. rinkodaros paslaugų sutartyje, taip pat nurodyta, kad AMS turi teikti tokias paslaugas: į *Ryanair* interneto svetainės tinklalapį, susijusį su Po kryptimi, įtraukti tam tikrą informaciją ir saitus, taip pat PBPPR nurodytos interneto svetainės saitą įtraukti į: i) Jungtinei Karalystei skirtą *Ryanair* interneto svetainės pradžios tinklalapį, pateikiant informaciją apie maršrutą Londono kryptimi; ii) Belgijai ir Nyderlandams skirtą *Ryanair* interneto svetainės pradžios tinklalapį, pateikiant informaciją apie maršrutą Šarlerua kryptimi; iii) Prancūzijai skirtą *Ryanair* interneto svetainės pradžios tinklalapį, pateikiant informaciją apie maršrutą Bovė kryptimi. Galiausiai sutartyje nurodyta, kad jeigu iki 2010 m. vasario mėn. apie *Ryanair* oro transporto paslaugas į Londoną, Šarlerua ir Bovė, nurodytas sutarties 1 straipsnyje, nebus paskelbta arba jos nebus pradėtos teikti, sutartis nustos galioti, ir abi šalys dėl to nebus atsakingos. Taigi šia nuostata rinkodaros paslaugų sutartis papildomai susiejama su paslaugomis, *Ryanair* teikiamomis į Londoną, Šarlerua ir Bovė.

([46]) Žr. 42 išnašą.
([47]) Žr. 42 išnašą.
([48]) Žr. 42 išnašą.

(305) Šie su įvairiomis rinkodaros paslaugų sutartimis susiję aspektai rodo, kad sutartyse nurodytos rinkodaros paslaugos, atsižvelgiant tiek į jų teikimo laikotarpį, tiek į pobūdį, yra glaudžiai susijusios su rinkodaros paslaugų sutartyse nurodytomis *Ryanair* oro transporto paslaugomis, dėl kurių sudarytos atitinkamos oro uosto paslaugų sutartys. Rinkodaros paslaugų sutartyse net nurodyta, kad jų pagrindas yra *Ryanair* įsipareigojimas teikti nagrinėjamas transporto paslaugas. Rinkodaros paslaugos skirtos visai ne tam, kad apskritai ir nediferencijuojant keleivių būtų užtikrintas didesnis Po ir jo regione apsilankančių turistų ir verslininkų skaičius, bet konkrečiai orientuotos į asmenis, galinčius naudotis rinkodaros paslaugų sutartyse nurodytomis *Ryanair* transporto paslaugomis, ir svarbiausias rinkodaros paslaugų tikslas yra reklamuoti transporto paslaugas.

(306) Taigi rinkodaros paslaugų sutartys neatsiejamos nuo oro uosto paslaugų sutarčių, kurių nuostatos jose pakartojamos, ir nuo oro transporto paslaugų, dėl kurių jos sudarytos. Be to, iš 286–305 konstatuojamosiose dalyse nurodytų faktinių aplinkybių matyti, kad jeigu nebūtų nagrinėjamų oro maršrutų (taigi nebūtų su jais susijusių oro uosto paslaugų sutarčių), rinkodaros paslaugų sutartys nebūtų sudarytos. Kaip nurodyta 286–305 konstatuojamosiose dalyse, iš tikrųjų rinkodaros paslaugų sutartyse aiškiai nustatyta, kad jų pagrindas yra *Ryanair* įsipareigojimas teikti paslaugas tam tikrais oro maršrutais, be to, jose nurodytos rinkodaros paslaugos, kuriomis iš esmės siekiama reklamuoti šiuos maršrutus.

(307) Taigi PBPPR argumentas, kad šių dviejų rūšių sutartys turėtų būti nagrinėjamos atskirai, nes „jų tikslas skirtingas“, yra netinkamas. Iš tikrųjų iš to, kas išdėstyta, aiškiai matyti, kad rinkodaros paslaugų sutartys su oro uosto paslaugų sutartimis yra *Ryanair* ir PBPPR komercinių santykių sudedamoji dalis – jomis reglamentuojamas paslaugų teikimas abiejose sutartyse nurodytais oro maršrutais.

(308) Be to, akivaizdu, kad prieš pasirašydami nagrinėjamas rinkodaros paslaugų sutartis PBPPR nerengė atviro konkurso, kuriame būtų galėjusios dalyvauti visos šios rūšies paslaugas teikiančios bendrovės ([49]), ir net neapklausė įvairių galimų paslaugų teikėjų, kad palygintų jų pasiūlymus. Apskritai nagrinėjamoms rinkodaros paslaugoms teikti PBPPR nenumatė kitų paslaugų teikėjų, tik atitinkamas oro transporto bendroves arba jų patronuojamąsias bendroves. Tai patvirtina, kad rinkodaros paslaugų sutartys glaudžiais priklausomybės ryšiais susijusios su oro maršrutais, kuriais *Ryanair* teikia paslaugas iš Po. Iš tikrųjų jeigu rinkodaros paslaugų sutartys ir oro uosto paslaugų sutartys būtų iš tiesų atskiros, tikėtina, kad PBPPR būtų apklausę įvairius paslaugų teikėjus, ne tik AMS, juo labiau kad šie rūmai yra viešoji įstaiga, kuri vykdydama pirkimą dažnai rengia konkurencines viešųjų pirkimų procedūras.

(309) Be to, taip pat akivaizdu, kad visų oro uosto paslaugų sutarčių sudarymas priklausė nuo rinkodaros paslaugų sutarčių sudarymo.

(310) Pirma, Prancūzijos teigimu, iš tikrųjų abi 2005 m. sutartys (2005 m. birželio 30 d. oro uosto paslaugų sutartis ir rinkodaros paslaugų sutartis), „nors teisiškai ir yra atskiros, vis dėlto glaudžiai susijusios“ ([50]), ir „negalima paneigti, kad su *Ryanair* sudaryta oro uosto paslaugų sutartis glaudžiai susijusi su rinkodaros paslaugų sutartimi, sudaryta su AMS – patronuojamąja *Ryanair* bendrove, kurios 100 % kapitalo priklauso *Ryanair*“ ([51]). Atsižvelgiant į tai, kad 2005 m. sutartys labai panašios į vėliau su *Ryanair* ir AMS sudarytas sutartis, minėtas Prancūzijos pastabas lengvai galima pritaikyti ir vėlesnėms sutartims.

(311) Be to, Prancūzija savo 2011 m. gegužės 30 d. rašte nurodo, kad „PBPPR turėjo sudaryti“ 2005 m. birželio 30 d. sutartis. Šiame rašte ji taip pat primena, kad „nepratęsus AMS sutarties, *Ryanair*, raštu neinformavusi PBPPR, nusprendė nuo Tarptautinės oro transporto asociacijos (IATA) 2011 m. vasaros skrydžių sezono (2011 m. balandžio mėn.) skrydžių į Po Pirėnų oro uostą nebevykdyti“. Tai rodo, kad bent tam tikrais atvejais *Ryanair* teikti paslaugų oro maršrutu nesutinka, kai bendrus oro uosto mokesčius turi mokėti nesant oro uostą valdančios įstaigos ir AMS rinkodaros paslaugų sutarties.

(312) Šis požiūris taip pat pateiktas 2007 m. sausio 5 d. Akvitanijos regiono audito rūmų ataskaitoje ([52]).

([49]) Išskyrus skelbimą žurnale *Air & Cosmos*, į jį neatsiliepė nė viena bendrovė; žr. 132 konstatuojamąją dalį.

([50]) 2007 m. liepos 13 d. Prancūzijos institucijų raštas.

([51]) 2011 m. gegužės 30 d. Prancūzijos institucijų raštas.

([52]) Ataskaitoje nurodyta, kad „<...> ši paslaugų teikimo sutartis iš tikrųjų yra bendrovei *Ryanair* suteikta finansinė pagalba, kuri neteisėta, nes apie ją iš anksto nepranešta Komisijai“, ir kad „PPR <...>, siekdami išvengti administracinio teismo sprendimo poveikio (šiame sprendime padaryta išvada, kad pagal 2003 m. sutartį su *Ryanair* suteikta neteisėta valstybės pagalba), pasinaudojo nauja teisine struktūra“.

(313) Iš viso to, kas išdėstyta, matyti, kad kiekviena rinkodaros paslaugų sutartis neatsiejama nuo atitinkamos oro uosto paslaugų sutarties, kartu su šia sutartimi sudaro vieną sandorį ir, labai tikėtina, nebūtų sudaryta, jeigu nebūtų atitinkamos oro uosto paslaugų sutarties ir abiejose sutartyse nurodytų oro maršrutų. Todėl kiekvienos rinkodaros paslaugų sutarties atveju šią rinkodaros paslaugų sutartį ir kartu sudarytą oro uosto paslaugų sutartį reikėtų nagrinėti kaip vieną priemonę, siekiant nustatyti, ar pagal šią sutartį suteikta valstybės pagalba.

Rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijaus taikymas PBPPR, atsižvelgiant į rinkodaros paslaugų sutartis

(314) Rinkodaros paslaugų sutarčių atveju taikant rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą reikia nustatyti, kokiu tariamu rinkos dalyviu reikėtų remtis nagrinėjant PBPPR veiksmus.

(315) Pirmasis požiūris – PBPPR rinkodaros paslaugų sutartis sudarė kaip oro uostą valdanti įstaiga ([53]), taigi rūmų veiksmai lyginami su tariamos oro uostą valdančios įstaigos, atsižvelgiančios į būsimą pelningumą, veiksmais.

(316) Antrasis požiūris – PBPPR veikė kaip viešoji įstaiga, kuriai pavesta vykdyti visuotinės svarbos uždavinį, šiuo atveju užtikrinti Po ir jo regiono ekonominę plėtrą, ir rinkodaros paslaugas pirko šiam uždaviniui vykdyti, neatsižvelgdami į savo, kaip Po oro uostą valdančios įstaigos, statusą. Taikant antrąjį požiūrį pagal teismų praktiką reikėtų patikrinti, viena vertus, ar nagrinėjamos paslaugos atitinka realius viešojo pirkėjo poreikius, kita vertus, ar šios paslaugos įsigytos už kainą, kuri mažesnė už rinkos kainą arba šiai kainai lygi ([54]), kitaip sakant, ar atsižvelgdamas į būsimą pelningumą rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas, kuriam reikėtų tokių pat paslaugų (ir kuris nebūtinai būtų oro uostą valdanti įstaiga), būtų pasirengęs sutikti su panašiomis sąlygomis į tas, su kuriomis sutiko PBPPR.

(317) Kai kurių suinteresuotųjų trečiųjų šalių pastabose palaikomas antrasis požiūris, bent jau netiesiogiai. Visų pirma *Ryanair* minėtame 2013 m. gruodžio 20 d. tyrime pateikė informacijos, kuria siekiama įrodyti, kad AMS rinkodaros paslaugų kaina neviršija kainos, kuri gali būti laikoma už tokias paslaugas mokama rinkos kaina, ir papildydama šį argumentą pažymėjo, jog oro uostus valdančios įstaigos nesiskiria nuo kitų tipų AMS klientų.

(318) PBPPR pateikė tokią pat informaciją, be to, jie pažymėjo: „Primename, kad PBPPR yra atsakingi už rūmų kompetencijai priskiriamos teritorijos ekonominio patrauklumo didinimą. Taigi nusipirkus šias rinkodaros paslaugas buvo galima reklamuoti Po ir jo regiono pranašumus, o metinė 56 mln. EUR suma, kurią *Ryanair* keleiviai apsilankę išleido 2010 m., <...> reiškia, kad tiesioginės naudos gavo apgyvendinimo, maitinimo, prekybos ir nekilnojamojo turto sektoriai (2005 m. ši suma siekė 8 mln. EUR; tokia prielaida labai menka, palyginti su kitų oro uostų atliktais poveikio tyrimais).“ Atsižvelgiant į šį sakinį galima daryti prielaidą, kad, PBPPR nuomone, jų veiksmai turi būti nagrinėjami kaip viešojo pirkėjo, įsigyjančio visuotinės svarbos uždaviniams vykdyti būtinų paslaugų, veiksmai.

(319) Šiuo klausimu Komisija pažymi, kad, viena vertus, toks argumentas prieštarauja teiginiui, jog PBPPR sprendimai dėl nagrinėjamų priemonių nepriskirtini valstybei. Jeigu PBPPR tvirtina, kad šias sutartis pasirašė siekdami vykdyti vietos ekonominės plėtros uždavinį, tai neišvengiamai turi pripažinti, kad jų veiksmai yra tipiški vietos valdžios institucijos veiksmai.

(320) Kita vertus, Komisija mano, kad antrąjį nurodytą požiūrį reikia atmesti, nes jį taikant neatsižvelgiama į tai, kad oro uosto paslaugų sutartys ir atitinkamos rinkodaros paslaugų sutartys yra neatsiejamos, kaip jau nustatyta. Iš tikrųjų taikant šį požiūrį reikėtų manyti, kad PBPPR rinkodaros paslaugų sutartis pasirašė neatsižvelgdami į oro maršrutus, kuriais *Ryanair* teikia paslaugas iš PBPPR valdomo oro uosto, ir kad jie jas pasirašė net nesant nagrinėjamų oro maršrutų ir atitinkamų oro uosto paslaugų sutarčių. Dėl 286–313 konstatuojamosiose dalyse išdėstytų priežasčių tokia prielaida labai neįtikima.

(321) Be to, nors ir būtų pasirinktas antrasis požiūris, jį taikant nebūtų padaryta išvada, kad dėl rinkodaros paslaugų sutarčių bendrovės *Ryanair* ir AMS negavo ekonominės naudos.

([53]) Nepažeidžiant galimų su viešąja vietos ekonominės plėtros politika susijusių tikslų, kurių PBPPR galėjo siekti sudarydami nagrinėjamas sutartis.

([54]) Pavyzdžiui, žr. 1999 m. sausio 28 d. Sprendimo *BAI prieš Komisiją*, T-14/96, 1999 m. Rink. p. II-139, 75–76 punktus ir 2003 m. rugpjūčio 5 d. Sprendimo *P & O European Ferries (Vizcaya), SA ir Diputación Foral de Vizcaya prieš Komisiją*, jungtinės bylos T-116/01 ir T-118/01, 2003 m. Rink. p. II-2957, 117 punktą.

(322) Iš tikrųjų, kaip priminta 316 konstatuojamojoje dalyje, tam, kad dėl viešojo subjekto vykdomo pirkimo pardavėjas negautų ekonominės naudos, neužtenka pirkti už rinkos kainą mažesne arba jai lygia kaina. Toks pirkimas taip pat turi atitikti realų viešojo pirkėjo poreikį.

(323) Negalima kategoriškai atmesti galimybės, kad vykdydami savo uždavinį užtikrinti Po ir jo regiono ekonominę plėtrą PBPPR turi kreiptis į komercinius paslaugų teikėjus, siekdami reklamuoti teritoriją. Tačiau šiuo atveju buvo reklamuojama dviejų aiškiai nustatytų įstaigų – *Ryanair* ir pačių PBPPR, kaip Po oro uostą valdančios įstaigos, – komercinė veikla. Viešasis subjektas negali manyti, kad rinkodaros paslaugos, kuriomis daugiausia reklamuojama vienos arba kelių aiškiai nustatytų įmonių veikla, įeina į šio subjekto uždavinį skatinti vietos ekonominę plėtrą. Iš tikrųjų logiška, kad toks viešasis subjektas remiasi principu, pagal kurį vietos įmonės savo rinkodaros veiklą turi vykdyti arba finansuoti pačios, ir kad šis subjektas pats tik bendrai reklamuoja teritoriją ir vietos ekonominę struktūrą, nesiorientuodamas į konkrečias įmones.

(324) Taikant bet kokį kitą požiūrį būtų manoma, kad viešasis subjektas, atsakingas už vietos ekonominę plėtrą, gali būti laikomas įsigijusiu rinkodaros paslaugas, kuriomis daugiausia siekiama reklamuoti tam tikrų vietos mastu įsteigtų įmonių produktus arba paslaugas, nes šiomis paslaugomis skatinama vietos ekonominė plėtra (tokia priemonė nebūtų valstybės pagalba), taip pat manoma, kad paslaugos įsigytos už rinkos kainą. Taikant tokį požiūrį būtų apeinama SESV 107 straipsnio 1 dalis.

(325) Taigi akivaizdu, kad rinkodaros paslaugų, kurias PBPPR įsigijo iš AMS, negalima laikyti atitinkančiomis realų PBPPR, kaip viešojo subjekto, kuriam pavestas uždavinys užtikrinti vietos ekonominę plėtrą, poreikį. Šią išvadą galima patvirtinti tam tikra Prancūzijos pateikta informacija, pagal kurią visų pirma „aplinkybė, kad oro uosto neeksploatuojantys PPR perka rinkodaros paslaugas iš oro transporto bendrovių, neabejotinai nėra plačiai taikoma praktika“ ([55]).

(326) Todėl taikant 316–321 konstatuojamosiose dalyse nurodytą antrąjį požiūrį reikėtų padaryti išvadą, kad pagal rinkodaros paslaugų sutartis šias paslaugas suteikusios įmonės ir oro transporto bendrovės, kurioms rinkodaros paslaugos yra tiesiogiai naudingos, gauna ekonominės naudos. Taigi pagal šį požiūrį su AMS sudarytos rinkodaros paslaugų sutartys reiškia, kad bendrovei AMS, kaip rinkodaros paslaugų teikėjai, ir bendrovei *Ryanair*, kaip tiesioginei ir pagrindinei šių paslaugų gavėjai, suteikta pagalba.

(327) Be to, kai viešasis subjektas, įgyvendindamas savo visuotinės svarbos uždavinius, vykdo pirkimą, apskritai tikimasi, kad jis savo išlaidas kuo labiau sumažins surengęs konkursą arba bent jau apklausęs kelis paslaugų teikėjus ir palyginęs jų pasiūlymus. To juo labiau tikimasi, kai perkamos labai skirtingos prekės ar paslaugos, apie kurių rinkos kainą aiškios informacijos nėra (taip neabejotinai yra rinkodaros paslaugų atveju). Tačiau šiuo atveju rinkodaros sutartys sudarytos nesurengus konkurso. PBPPR paskelbus kvietimą teikti projektus oro transporto bendrovių, pasirengusių numatytomis sąlygomis teikti paslaugas Po oro uoste, neatsirado ([56]). Ši pastaba patvirtina, kad antrasis požiūris netinkamas.

(328) Tai, kad jis netinkamas, taip pat galima patvirtinti remiantis PBPPR pateiktomis pastabomis dėl sprendimo išplėsti procedūrą. Iš tikrųjų reikėtų atkreipti dėmesį į tai, kad lygindami savo veiksmus su įvairių privačiųjų įmonių veiksmais (kad įrodytų, jog buvo laikomasi rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principo) PBPPR daugiausia rėmėsi oro uostus valdančių įstaigų veiksmais. Taigi jie nurodė įvairius didelius privačiuosius Jungtinės Karalystės oro uostus, vieną Italijos oro uostą ir šešis Prancūzijos oro uostus. Taikant šį požiūrį siekta patvirtinti išvadą, kad PBPPR rinkodaros paslaugų sutartis pirmiausia sudarė kaip oro uostą valdanti įstaiga, o ne kaip valstybės institucija, vykdanti jai pavestą uždavinį užtikrinti vietos ekonominę plėtrą.

(329) Be to, Prancūzija nurodė, kad Bearno regiono turizmo skatinimas priskiriamas Baskų krašto Bearno departamento turizmo komiteto kompetencijai ir kad apskritai PPR vykdo „konkrečią turizmo skatinimo veiklą dalyvaudami įvairių regionų ir departamentų įstaigų vykdomoje šios srities veikloje, ypač regionų ir departamentų turizmo komitetų veikloje“. Tačiau rinkodaros paslaugų sutartis, kurių tikslas, PBPPR teigimu, visų pirma yra reklamuoti Po ir jo regiono turistines ir komercines traukos vietas, tiesiogiai sudarė PBPPR, nedalyvaujant už turizmo skatinimą atsakingoms vietos įstaigoms. Tai papildomas veiksnys, kuriuo remiantis galima patvirtinti, kad rinkodaros paslaugų sutartis PBPPR pasirašė pirmiausia kaip oro uostą valdanti įstaiga.

([55]) Be to, šis teiginys patvirtina, kad PBPPR nagrinėjamas rinkodaros paslaugas iš tikrųjų įsigijo pirmiausia kaip oro uostą valdanti įstaiga, o ne kaip valstybės institucija, kuriai pavesta užtikrinti regiono ekonominę plėtrą.

([56]) Žr. 132 konstatuojamąją dalį.

(330) Taigi taikant rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą reikėtų rinktis 315 konstatuojamojoje dalyje nurodytą pirmąjį požiūrį, pagal kurį PBPPR veiksmai lyginami su Po oro uostą vietoj PBPPR valdančio tariamo rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo, atsižvelgiančio į būsimą pelningumą, veiksmais.

(331) Ši išvada, padaryta dėl sutarčių su *Ryanair* ir AMS, taip pat tinka su *Transavia* sudarytai sutarčiai (atsižvelgiant į tas pačias priežastis), juo labiau kad *Transavia* atveju vienoje sutartyje aptariamos oro uosto paslaugos ir rinkodaros paslaugos.

Pelnas, kurio rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas galėjo tikėtis iš rinkodaros paslaugų sutarčių, ir kaina, kurią jis buvo pasirengęs mokėti už šias paslaugas

(332) Iš to, kas išdėstyta, matyti, kad rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą taikant nagrinėjamoms rinkodaros paslaugų sutartims šios sutartys turi būti nagrinėjamos kartu su atitinkamomis oro uosto paslaugų sutartimis, kaip sudarančios su jomis vieną sandorį ([57]), ir kad PBPPR veiksmai turi būti nagrinėjami lyginant juos su tariamo rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo, kuris Po oro uostą būtų eksploatavęs vietoj PBPPR, veiksmais.

(333) Nagrinėjant kiekvieną nustatytą sandorį reikėtų nustatyti pelną, kurio tariamas rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas, atsižvelgdamas į būsimą pelningumą, galėjo tikėtis iš rinkodaros paslaugų. Šiuo klausimu nereikia atsižvelgti į bendrą tokių paslaugų poveikį regiono turizmui ir ekonominei veiklai. Svarbus tik šių paslaugų poveikis oro uosto pelningumui, nes tariamas rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas, į kurį atsižvelgiama atliekant šią analizę, būtų atsižvelgęs tik į jį.

(334) Teikiant rinkodaros paslaugas keleivių, skrendančių rinkodaros paslaugų sutartyse ir atitinkamose oro uosto paslaugų sutartyse nurodytais oro maršrutais, gali padaugėti, nes rinkodaros paslaugos skirtos šiems maršrutams reklamuoti. Nors šis poveikis pirmiausia naudingas oro transporto bendrovei, jis taip pat naudingas ir oro uostą valdančiai įstaigai. Iš tikrųjų padaugėjus keleivių oro uostą valdanti įstaiga gali gauti daugiau pajamų iš tam tikrų oro uosto mokesčių ir teikiamų antžeminių paslaugų, taip pat daugiau su aviacija nesusijusių pajamų, pirmiausia iš veiklos, susijusios su automobilių stovėjimo aikštelėmis, maitinimo įstaigomis, kitomis parduotuvėmis ir kt.

(335) Taigi rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas, kuris Po oro uostą būtų valdęs vietoj PBPPR, ketindamas sudaryti rinkodaros paslaugų sutartį ir atitinkamą oro uosto paslaugų sutartį iš tikrųjų būtų galėjęs atsižvelgti į šį teigiamą poveikį. Jis būtų į jį atsižvelgęs vertindamas atitinkamų oro maršrutų poveikį būsimoms savo pajamoms ir sąnaudoms ir tokiomis aplinkybėmis apskaičiuodamas šiais maršrutais skrisiančių keleivių skaičių, atspindintį teigiamą rinkodaros paslaugų poveikį. Be to, šį poveikį jis būtų vertinęs atsižvelgdamas į visą paslaugų teikimo atitinkamais maršrutais laikotarpį, nurodytą oro uosto paslaugų sutartyje ir rinkodaros paslaugų sutartyje.

(336) Vykdydama procedūrą Komisija šį aspektą pripažino, nes paprašiusi Prancūzijos parengti pajamų ir sąnaudų prognozes, kurias rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas būtų parengęs prieš sudarydamas rinkodaros paslaugų sutartis ir oro uosto paslaugų sutartis, ji Prancūzijai pasiūlė atsižvelgti į rinkodaros paslaugų sutarčių poveikį laukiamam transporto srautui. Sudarydama sutartį, kurioje nurodyta veiksminga tam tikrų oro maršrutų reklamavimo veikla, oro uostą valdanti įstaiga iš tikrųjų gali numatyti gana didelį atitinkamais oro maršrutais skrendančių orlaivių vietų užimtumo koeficientą (arba apkrovos veiksnį) ([58]) ir į jį atsižvelgti vertindama būsimas savo pajamas. Šiuo klausimu Komisija atkreipia dėmesį į *Ryanair* nuomonę, kad dėl rinkodaros paslaugų sutarčių oro uostą valdanti įstaiga ne tik patiria sąnaudų, bet ir gali gauti pelno.

(337) Reikėtų nustatyti, ar buvo galima pagrįstai tikėtis, kad rinkodaros paslaugų sutartyje arba oro uosto paslaugų sutartyje nustatytu laikotarpiu, kuriuo rinkodaros paslaugų sutartyje nurodytais oro maršrutais bus teikiamos paslaugos, vietoj PBPPR Po oro uostą eksploatuojantis tariamas rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas gaus kito pelno, nesusijusio su teigiamu poveikiu šiais maršrutais skrendančių keleivių skaičiui, ir šį pelną įvertinti kiekybiškai.

([57]) Konkreti rinkodaros paslaugų sutartis turi būti nagrinėjama kartu su atitinkama oro uosto paslaugų sutartimi, kaip sudaranti su ja vieną sandorį. Tačiau kiek yra rinkodaros paslaugų sutarčių ir oro uosto paslaugų sutarčių „porų“, tiek yra ir skirtingų sandorių.

([58]) Vietų užimtumo koeficientas arba apkrovos veiksnys apibrėžtas kaip orlaivių, naudojamų paslaugoms aptariamu oro maršrutu teikti, užimtų vietų dalis.

(338) Kai kurios suinteresuotosios trečiosios šalys, visų pirma *Ryanair* savo 2014 m. sausio 17 d. tyrime, teigia, kad tai buvo įmanoma. 2014 m. sausio 17 d. tyrimas pagrįstas nuomone, kad dėl oro uostą valdančios įstaigos, kaip antai PBPPR, įsigytų rinkodaros paslaugų gali gerėti oro uosto prekės ženklo įvaizdis, taigi nuolat didėti šiuo oro uostu besinaudojančių keleivių, skrendančių ne vien rinkodaros paslaugų sutartyje ir oro uosto paslaugų sutartyje nurodytais oro maršrutais, skaičius sutartyse nustatytu paslaugų teikimo šiais maršrutais laikotarpiu. Visų pirma iš šio tyrimo matyti, kad, *Ryanair* teigimu, rinkodaros paslaugos ilgalaikį teigiamą poveikį oro uosto keleivių skaičiui gali turėti ir baigus galioti rinkodaros paslaugų sutarčiai.

(339) Šiuo klausimu pirmiausia pažymėtina, kad iš jokios byloje pateiktos informacijos negalima spręsti, jog sudarydami rinkodaros paslaugų sutartis, nagrinėjamas vykdant oficialią tyrimo procedūrą, PBPPR buvo numatę ir *a fortiori* kiekybiškai įvertinę galimą teigiamą rinkodaros paslaugų sutarčių poveikį, susijusį ne vien su šiose sutartyse nurodytais oro maršrutais arba, vertinant laiko požiūriu, padarytą po to, kai baigsis numatytas paslaugų teikimo atitinkamais maršrutais laikotarpis. Be to, nei Prancūzija, nei PBPPR nepasiūlė metodo, pagal kurį būtų galima nustatyti, kaip vietoj PBPPR Po oro uostą valdantis tariamas rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas, vertindamas galimybę sudaryti rinkodaros paslaugų sutartis ir oro uosto paslaugų sutartis, šį poveikį galėjo įvertinti.

(340) Kaip jau nurodyta, iš AMS įsigytos rinkodaros paslaugos skirtos asmenims, kurie lankosi *Ryanair* interneto svetainėje, konkrečiau su Po susijusiame šios svetainės tinklalapyje arba Jungtinei Karalystei skirtame svetainės tinklalapyje (rinkodaros paslaugų sutarčių, susijusių su maršrutais Po–Londonas ir Po–Bristolis, atveju), Belgijai ir Nyderlandams skirtuose tinklalapiuose (su maršrutu Po–Šarlerua susijusių sutarčių atveju) arba Prancūzijai skirtame tinklalapyje (su maršrutu Po–Bovė susijusios sutarties atveju). Dėl *Transavia* pažymėtina, kad visas rinkodaros paslaugas interneto svetainėje www.transavia.com buvo numatyta teikti Po krypčiai skirtame tinklalapyje. Taigi atitinkamos rinkodaros paslaugos daugiausia buvo orientuotos į asmenis, galinčius keliauti rinkodaros paslaugų sutartyje nurodytais oro maršrutais. Teigiamas jų poveikis keleivių, skrendančių kitais Po krypties maršrutais, skaičiui yra daug labiau abejotinas ir bet kuriuo atveju iš tikrųjų per daug neaiškus, kad apdairus rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas, vertindamas suinteresuotumą sudaryti rinkodaros paslaugų sutartį, į jį galėtų atsižvelgti ir kiekybiškai įvertinti.

(341) Be to, šio poveikio ilgalaikiškumas taip pat labai abejotinas. Suprantama, kad Po ir jo regiono reklama *Ryanair* interneto svetainėje šios svetainės lankytojus galėjo paskatinti *Ryanair* bilietus į Po pirkti tuo metu, kai jie šią reklamą matė, arba šiek tiek vėliau. Tačiau mažai tikėtina, kad apsilankius *Ryanair* interneto svetainėje matytą reklamą lankytojai galėjo prisiminti po kelių savaičių ir kad tuo metu ši reklama galėjo turėti įtakos tam, kokius lėktuvo bilietus jie pirko. Reklamos kampanija ilgalaikį poveikį gali turėti tuo atveju, kai reklamuojama naudojantis viena ar keliomis reklamos priemonėmis, kurias atitinkamu laikotarpiu vartotojai dažnai mato ar girdi. Pavyzdžiui, tokį ilgalaikį poveikį gali turėti reklaminė kampanija, transliuojama per televizijos kanalus ir bendro pobūdžio radijo stotis, rodoma visose interneto svetainėse ir (arba) visuose lauke ar viešosiose vietose esančiuose reklaminiuose stenduose, jeigu vartotojai pasyviai ir pakartotinai mato ar girdi šiomis priemonėmis reklamuojamą informaciją. Tačiau reklama vien tam tikruose *Ryanair* interneto svetainės tinklalapiuose nelabai gali turėti poveikį, trunkantį daug ilgiau negu reklamos laikotarpis.

(342) Iš tikrųjų labai tikėtina, kad dauguma asmenų *Ryanair* interneto svetainėje lankosi per retai, kad vien dėl to ilgai prisimintų šioje svetainėje skelbtą regiono reklamą. Šią pastabą galima gerai pagrįsti dviem veiksniais. Pirma, pagal įvairias rinkodaros paslaugų sutartis Po regionas *Ryanair* interneto svetainės pradžios tinklalapyje trumpai ir net labai trumpai (pagal 2005 m. sutartį penkerius metus – 42 dienas per metus, pagal 2007 m. sutartį visus metus, pagal 2008 m. sutartį aštuonias dienas, pagal 2009 m. sutartį devynias dienas, pagal 2010 m. sutartį 45 dienas Jungtinei Karalystei skirtame tinklalapyje, 25 dienas Belgijai ir Nyderlandams skirtame tinklalapyje ir 25 dienas Prancūzijai skirtame tinklalapyje) reklamuotas pateikus paprastą PBPPR nurodytos interneto svetainės saitą. Tiek dėl šios reklamos pobūdžio (pateiktas paprastas saitas, kurio reklaminė vertė nedidelė), tiek dėl trumpo reklamos laikotarpio ši reklama galėjo turėti labai nedidelį poveikį tuo laiku, kai nebebuvo skelbiama, juo labiau kad ji skelbta tik *Ryanair* interneto svetainėje ir toliau neplatinta kitomis priemonėmis. Antra, kita su AMS sudarytose sutartyse nurodyta rinkodaros veikla apėmė tik interneto svetainės tinklalapius, susijusius su Po kryptimi. Labai tikėtina, kad dauguma asmenų šiame tinklalapyje lankosi retai ir tik tada, kai galbūt jau domisi šia kryptimi.

(343) Pateiktos pastabos taip pat taikomos ir su *Transavia* sudarytai 2006 m. sutarčiai. Iš tikrųjų teikiant šioje sutartyje nurodytas rinkodaros paslaugas į *Transavia* interneto svetainės tinklalapį, susijusį su Po kryptimi, buvo tik įtraukiama informacija ir saitai, taip pat elektroninio žurnalo transavia.com prenumeratoriams el. paštu nuolat siunčiami pasiūlymai, kuriuose pristatytos su Po kryptimi susijusios traukos vietos.

(344) Taigi nors dėl rinkodaros paslaugų keleivių, skrendančių rinkodaros paslaugų sutartyse nurodytais oro maršrutais, skaičius šių paslaugų teikimo laikotarpiu galėjo padidėti, labai tikėtina, kad pasibaigus šiam laikotarpiui arba skraidinant kitais maršrutais jis nepadidėjo arba padidėjo nedaug.

(345) Beje, iš 2014 m. sausio 17 ir 31 d. *Ryanair* tyrimų matyti, kad dėl rinkodaros paslaugų sutarčių gautas pelnas, nesusijęs su šiose sutartyse nurodytais oro maršrutais ir gautas pasibaigus paslaugų teikimo šiais maršrutais laikotarpiui, nurodytam rinkodaros paslaugų ir oro uosto paslaugų sutartyse, labai neaiškus ir negali būti kiekybiškai įvertintas taip patikimai, kad apdairus rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas tokį patikimumą laikytų pakankamu.

(346) Antai, pavyzdžiui, 2014 m. sausio 17 d. tyrime ([59]) nurodyta, kad „<...> būsimas papildomas pelnas, gautas pasibaigus oro uosto paslaugų sutartyje nurodytam laikotarpiui, iš esmės yra neaiškus“ ([60]). Be to, šiame tyrime pasiūlyti du metodai, taikomi siekiant *ex ante* įvertinti teigiamą rinkodaros paslaugų sutarčių poveikį: pinigų srautais pagrįstas metodas ir kapitalo išpirkimu pagrįstas metodas.

(347) Pagal pinigų srautais pagrįstą metodą vertinamas iš rinkodaros paslaugų sutarčių ir oro uosto paslaugų sutarčių gautas pelnas, kaip būsimos pajamos, kurias oro uostą valdanti įstaiga gaus iš rinkodaros paslaugų ir oro uosto paslaugų sutarties, atskaičius atitinkamas sąnaudas. Pagal kapitalo išpirkimu pagrįstą metodą vertinama, kaip dėl rinkodaros paslaugų, kaip nematerialiojo turto, įgyto už rinkodaros paslaugų sutartyje nurodytą kainą, gerėja oro uosto prekės ženklo įvaizdis.

(348) Tačiau tyrime pabrėžta, kad yra daug dėl kapitalo išpirkimu pagrįsto metodo kylančių sunkumų, o tai rodo, kad rezultatai, kuriuos galima gauti taikant tokį metodą, nepatikimi, ir pirmenybė teiktina ne jam, o pinigų srautais pagrįstam metodui. Tyrime visų pirma nurodyta: „Taikant kapitalo išpirkimu pagrįstą metodą reikėtų atsižvelgti tik į rinkodaros išlaidų dalį, priskirtiną oro uosto nematerialiajam turtui. Tačiau nustatyti rinkodaros išlaidų dalį, skirtą būsimoms oro uosto pajamoms užtikrinti (t. y. investicijoms į oro uosto nematerialųjį turtą), gali būti sunku, kitaip, negu nustatyti išlaidas, dėl kurių gaunamos dabartinės oro uosto pajamos ([61]).“ Jame taip pat pabrėžta, kad „siekiant taikyti kapitalo išpirkimu pagrįstą metodą būtina įvertinti vidutinį laikotarpį, kuriuo dėl AMS rinkodaros kampanijos oro uostas galėtų išlaikyti klientus. Kadangi nėra pakankamų duomenų, vidutinį laikotarpį, kuriuo, pasibaigus AMS kampanijai, būtų išlaikyti klientai, praktiškai būtų labai sunku įvertinti ([62]).“

(349) 2014 m. sausio 31 d. tyrime pasiūlyta praktiškai taikyti pinigų srautais pagrįstą metodą. Pagal šį metodą pelnas, kuris dėl rinkodaros paslaugų sutarčių ir oro uosto paslaugų sutarčių gautas baigus galioti rinkodaros paslaugų sutarčiai, yra galutinė vertė, apskaičiuojama tą dieną, kurią baigia galioti sutartis. Ši galutinė vertė apskaičiuojama remiantis papildomu pelnu, kurį dėl oro uosto paslaugų ir rinkodaros paslaugų sutarčių tikimasi gauti paskutiniaisiais oro uosto paslaugų sutarties taikymo metais. Iš tikrųjų taikant metodą remiamasi papildomu pelnu, kurį tikimasi gauti paskutiniaisiais oro uosto paslaugų sutarties taikymo metais, numatoma, koks šis pelnas bus ateityje, oro uosto paslaugų sutarties galiojimo laikotarpiu, ir jis patikslinamas atsižvelgiant į Europos oro transporto rinkos augimo tempą bei tikimybės veiksnį, kuris, spėjama, rodo, ar oro uosto paslaugų ir rinkodaros paslaugų sutartys gali prisidėti prie oro uosto pelno baigus galioti šioms sutartims ([63]). Kaip nurodyta 2014 m. sausio 31 d. tyrime, ši galimybė duoti ilgalaikio pelno atsiranda dėl kelių veiksnių, „<...> į kuriuos įeina didesnis žinomumas ir stipresnis prekės ženklas, taip pat tinklo išorės veiksniai ir nuolatiniai keleiviai“ ([64]); išsamesnių paaiškinimų šiuo klausimu nepateikta. Be to, taikant šį metodą atsižvelgiama į diskonto normą, kuri atspindi kapitalo kainą.

([59]) Žr. 6.2.2.7 skirsnį.
([60]) Laisvas originalaus dokumento anglų kalba vertimas: „<...> *future incremental profits beyond the scheduled expiry of the Airport Service Agreement are inherently uncertain.*“
([61]) Žr. 42 išnašą.
([62]) Žr. 42 išnašą.
([63]) Žr. 356–357 konstatuojamąsias dalis.
([64]) Žr. 42 išnašą.

(350) Tyrime pasiūlyta taikyti […] proc. tikimybės veiksnį, kuris jame laikomas pagrįstu. Tačiau labai teoriniame tyrime šiuo klausimu nepateiktas joks rimtas pagrindimas – nei kiekybinis, nei kokybinis. Siekiant pagrįsti šią […] proc. normą jame nesiremta jokia faktine aplinkybe, susijusia su *Ryanair* veikla arba oro transporto ar oro uosto paslaugų rinkomis. Ši norma tyrime visiškai nesusieta su veiksniais, kurie jame nurodyti labai glaustai (žinomumas, stiprus prekės ženklas, tinklo išorės veiksniai, nuolatiniai keleiviai) ir dėl kurių, spėjama, su oro uosto paslaugų ir rinkodaros paslaugų sutartimis susijęs pelnas ir toliau gaunamas baigus galioti šioms sutartims. Galiausiai tyrime visiškai nesiremta konkrečiu rinkodaros paslaugų, nurodytų įvairiose su AMS sudarytose sutartyse, turiniu siekiant išnagrinėti, kiek šios paslaugos gali turėti įtakos minėtiems veiksniams.

(351) Be to, jame neįrodyta, kad baigus galioti oro uosto paslaugų sutarčiai ir rinkodaros paslaugų sutarčiai yra kokia nors tikimybė ateityje ir toliau gauti pelno, kurį dėl šių sutarčių paskutiniais jų taikymo metais gavo oro uostą valdanti įstaiga. Jame taip pat nepagrįsta, kodėl, siekiant įvertinti oro uosto paslaugų sutarties ir rinkodaros paslaugų sutarties poveikį atitinkamam oro uostui, svarbus Europos oro transporto rinkos augimo tempas.

(352) Todėl apdairus rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas, vertindamas suinteresuotumą sudaryti sutartį, į galutinę vertę, apskaičiuotą taikant *Ryanair* pasiūlytą metodą, gali atsižvelgti labai nedaug.

(353) Taigi iš 2014 m. sausio 31 d. tyrimo matyti, kad taikant ir pinigų srautais pagrįstą metodą, ir kapitalo išpirkimu pagrįstą metodą galima gauti tik labai abejotinus rezultatus, kurių patikimumas labai nedidelis.

(354) Be to, nei Prancūzija, nei jokia suinteresuotoji trečioji šalis nepateikė duomenų, kuriais būtų įrodyta, kad regioninius oro uostus, panašius į Po oro uostą, valdančios įstaigos iš tikrųjų taiko šiame tyrime *Ryanair* pasiūlytą metodą arba bet kokį kitą metodą, pagal kurį siekiama atsižvelgti į tai, kiek pelno būtų gauta baigus galioti oro uosto paslaugų ir rinkodaros paslaugų sutartims. Beje, Prancūzija nepateikė jokios pastabos dėl 2014 m. sausio 17 ir 31 d. tyrimų, taigi tyrimų išvadų nepatvirtino.

(355) Be to, kaip jau nurodyta, rinkodaros paslaugos, kurioms taikoma oficiali tyrimo procedūra, akivaizdžiai orientuotos į asmenis, galinčius keliauti rinkodaros paslaugų sutartyse nurodytais maršrutais. Jeigu baigus galioti oro uosto paslaugų sutarčiai paslaugos šiais maršrutais toliau neteikiamos, mažai tikėtina, kad baigus galioti šiai sutarčiai rinkodaros paslaugos gali ir toliau daryti teigiamą poveikį oro uosto keleivių skaičiui. Taigi oro uostą valdančiai įstaigai labai sunku įvertinti tikimybę, ar oro transporto bendrovė norės toliau maršrutu teikti paslaugas pasibaigus laikotarpiui, kuriuo tokias paslaugas teikti ji įsipareigojo oro uosto paslaugų sutartyje. Visų pirma pigių skrydžių oro transporto bendrovės įrodė, kad jos labai dinamiškai valdo veiklą, susijusią su paslaugų teikimo tam tikrais maršrutais pradėjimu ir nutraukimu. Todėl sudarydamas sandorį, tokį kaip nagrinėjami vykdant oficialią tyrimo procedūrą, apdairus rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas negalėtų remtis oro transporto bendrovės noru baigus galioti sutarčiai toliau teikti paslaugas atitinkamu maršrutu.

(356) Be to, siekiant išsamumo reikėtų pažymėti, kad taikant 2014 m. sausio 31 d. tyrime *Ryanair* pasiūlytą metodą apskaičiuota galutinė vertė yra teigiama (taigi turi teigiamą poveikį numatomam pelningumui, susijusiam su oro uosto paslaugų sutartimi ir rinkodaros paslaugų sutartimi) tik tada, jeigu papildomas pelnas, kurį dėl šių sutarčių tikimasi gauti paskutiniaisiais oro uosto paslaugų sutarties taikymo metais, yra teigiamas. Iš tikrųjų taikant metodą remiamasi papildomu pelnu, kurio tikimasi paskutiniaisiais oro uosto paslaugų sutarties taikymo metais, ir numatoma, koks šis pelnas bus ateityje, taikant jam du veiksnius. Pirmasis veiksnys – bendras Europos oro transporto rinkos augimas; jis rodo, kokio transporto srauto augimo tikimasi. Antrasis veiksnys – […] proc. norma, kuri iš esmės rodo tikimybę, kad vykdant baigusias galioti sutartis skatinama panašias sutartis sudaryti ateityje, todėl gali vykti panašus kapitalo judėjimas. Taigi jeigu būsimas papildomas pelnas, kurį gauti tikimasi paskutiniaisiais oro uosto paslaugų sutarties taikymo metais, yra neigiamas, galutinė vertė taip pat bus neigiama (arba daugiausia lygi nuliui), ir tai reiškia, kad sudarius panašias sutartis į tas, kurių galiojimas neseniai baigėsi, oro uosto pelningumas kiekvienais metais gali mažėti, kaip ir taikant baigusias galioti sutartis.

(357) 2014 m. sausio 31 d. tyrime šis atvejis apžvelgtas labai glaustai – nepateikus komentarų ar pagrindimų išnašoje tik nurodyta, kad „<...> jokia galutinė vertė negali būti apskaičiuota, jeigu papildomas grynasis pelnas, susijęs su bendrovei AMS atliktais mokėjimais, paskutiniaisiais nagrinėjamo laikotarpio metais yra neigiamas“ ([65]). Tačiau, kaip bus įrodyta toliau, pagal visas šioje byloje nagrinėjamas atitinkamas sutartis numatyti papildomi srautai, atsižvelgiant į grynąją dabartinę vertę, yra neigiami kiekvienais metais, o ne vien vertinant bendrai. Taigi pagal šias sutartis

([65]) 2014 m. sausio 31 d. tyrimo 17 išnaša (laisvas vertimas iš anglų kalbos): „<…> no terminal value can be calculated if incremental profits net of AMS payments are negative in the last year of the period under consideration.“

galutinė vertė, apskaičiuota taikant *Ryanair* pasiūlytą metodą, yra nulinė ar net neigiama. Todėl jeigu į tokią galutinę vertę būtų atsižvelgta, išvada, kad dėl įvairių sutarčių suteikta ekonominės naudos, nebūtų paneigta.

(358) Taigi iš to, kas išdėstyta, matyti, kad vienintelis konkretus pelnas, kurio iš rinkodaros paslaugų sutarties tikėtųsi apdairus rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas ir į kurio dydį jis atsižvelgtų vertindamas suinteresuotumą sudaryti tokią sutartį, susietą su oro uosto paslaugų sutartimi, yra galimas teigiamas rinkodaros paslaugų poveikis aptariamose sutartyse nurodytais maršrutais skrendančių keleivių skaičiui sutartyse nurodytu paslaugų teikimo šiais maršrutais laikotarpiu. Komisijos nuomone, kitas galimas pelnas būtų laikomas per daug neaiškiu, kad į jo dydį būtų galima atsižvelgti, ir iš tikrųjų nėra jokios informacijos, kuria remiantis būtų galima spręsti, kad PBPPR į tokį pelną atsižvelgė.

Oro uosto paslaugų sutarčių, nagrinėjamų vykdant oficialią tyrimo procedūrą, sąlygų palyginimo su kituose oro uostuose renkamais oro uosto mokesčiais reikšmė

(359) Pagal naująsias gaires remiantis rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principu į pagalbą oro uostu besinaudojančiai oro transporto bendrovei iš esmės gali būti neatsižvelgiama, jeigu:

a) oro uosto paslaugų kaina atitinka rinkos kainą arba

b) atliekant *ex ante* analizę, t. y. analizę, pagrįstą skiriant priemonę turėta informacija ir pokyčiais, kuriuos tuo metu buvo galima numatyti, galima įrodyti, kad oro uosto ir oro transporto bendrovės susitarimas lems teigiamą papildomą oro uosto pajamų padidėjimą ([66]).

(360) Be to, pagal naująsias gaires „vertindama oro uosto ir oro transporto bendrovės susitarimus Komisija taip pat atsižvelgs į tai, kokiu mastu vertinami susitarimai gali būti laikomi įgyvendinančiais bendrą oro uosto strategiją, kuri turėtų padėti užtikrinti oro uosto pelningumą bent ilguoju laikotarpiu“ ([67]).

(361) Tačiau dėl pirmojo metodo (palyginimo su rinkos kaina) Komisijai kyla didelių abejonių, kad šiuo metu galima nustatyti tinkamą lyginamąjį dydį, o juo remiantis – tikrą oro uostų teikiamų paslaugų rinkos kainą. Komisijos nuomone, papildomo pelningumo *ex ante* analizė yra tinkamiausias kriterijus vertinant oro uostų ir pavienių oro transporto bendrovių susitarimus ([68]).

(362) Šiuo klausimu pažymėtina, kad apskritai rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principas iš tikrųjų gali būti taikomas atsižvelgiant į vidutinę kitose panašiose rinkose nustatytą kainą, jeigu rinkos kaina gali būti pagrįstai nustatyta arba patvirtinta remiantis kitais rinkos rodikliais. Tačiau šis metodas negali būti tinkamas taip pat ir oro uosto paslaugų atveju. Iš tikrųjų sąnaudų ir pajamų struktūra oro uostuose labai skiriasi. Šios sąnaudos ir pajamos iš tiesų priklauso nuo oro uosto plėtros, oro transporto bendrovių, kurių orlaiviais teikiamos paslaugos oro uoste, skaičiaus, pajėgumo teikti keleivinio transporto paslaugas, infrastruktūros būklės, reglamentavimo sistemos, kuri valstybėse narėse gali skirtis, taip pat anksčiau oro uosto sukauptų nuostolių ir prisiimtų įsipareigojimų ([69]).

(363) Be to, dėl oro transporto rinkos liberalizavimo atlikti bet kokią vien lyginamąją analizę yra sunku. Kaip matyti šiuo atveju, oro uostų ir oro transporto bendrovių komercinė praktika negrindžiama viešų kainų, nustatytų lyginant pavienes paslaugas, sąrašu. Iš tikrųjų šie komerciniai santykiai labai įvairūs. Jie apima rizikos, susijusios su keleivių skaičiumi ir atitinkama komercine ir finansine atsakomybe, pasidalijimą, visuotinį paskatų mechanizmų (pavyzdžiui, su maršrutų arba skraidinamų keleivių skaičiumi susijusių nuolaidų) taikymą ir rizikos paskirstymo sutarčių galiojimo laikotarpiu pokyčius. Todėl sandorius vienus su kitais nelabai galima lyginti remiantis stovėjimo oro uoste laiko arba vieno keleivio kaina.

(364) Savo 2013 m. balandžio 9 d. tyrime *Ryanair* iš esmės pritaria teiginiui, kad rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą galima taikyti remiantis lyginimu su kitų Europos oro uostų taikoma komercine praktika.

([66]) Naujųjų gairių 53 dalis.
([67]) Naujųjų gairių 66 dalis.
([68]) Naujųjų gairių 59 ir 61 dalys.
([69]) Žr. 2010 m. sausio 27 d. Komisijos sprendimo dėl valstybės pagalbos C 12/08 – Slovakija – Bratislavos oro uosto ir *Ryanair* susitarimas (OL L 27, 2011 2 1, p. 24) 88 ir 89 konstatuojamąsias dalis.

(365) Pirmiausia pažymėtina, kad vykdant procedūrą nei Prancūzija, nei jokia suinteresuotoji trečioji šalis Komisijai nepateikė lyginamosios oro uostų imties, kuria būtų galima naudotis šioje byloje ir į kurią įtraukti oro uostai būtų pakankamai panašūs į Po oro uostą atsižvelgiant į transporto intensyvumą, skrydžio rūšį, oro uosto paslaugų rūšį ir mastą, atstumą nuo oro uosto iki didmiesčio, traukos zonos gyventojų skaičių, aplinkinės teritorijos gerovės rodiklį ir tai, kad yra kitų geografinių vietovių, iš kurių būtų galima pritraukti keleivių ([70]).

(366) Nors tokia oro uostų imtis ir būtų pateikta, šiuo atveju lyginamojo metodo bet kuriuo atveju nebūtų galima taikyti. Iš tikrųjų, kaip jau įrodyta, nagrinėtini sandoriai yra sudėtiniai, juos sudaro oro uosto paslaugų sutartis ir rinkodaros paslaugų sutartis (kartais sujungtos į vieną teisinį pagrindą). Šie sandoriai apima kelias kainas, t. y. įvairius oro uosto mokesčius, antžeminių paslaugų kainą ir rinkodaros paslaugų kainą; kai kurios iš šių kainų priklauso nuo keleivių skaičiaus, kai kurios – nuo orlaivių skrydžių skaičiaus, o kitos yra fiksuotos. Taigi pagal kiekvieną sandorį vyksta sudėtingas kapitalo judėjimas tarp oro uostą valdančios įstaigos ir oro transporto bendrovės bei jos patronuojamųjų bendrovių – šį kapitalą sudaro iš oro uosto mokesčių gautos pajamos ir pajamos, susijusios su antžeminėmis paslaugomis bei rinkodaros paslaugomis.

(367) Taigi su lyginamųjų oro uostų rinktais oro uosto mokesčiais palyginus vien oro uosto mokesčius, kuriuos PBPPR rinko iš atitinkamų oro transporto bendrovių, nebūtų gauta jokios naudingos informacijos apie tai, ar laikytasi rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principo. Kad sandoriams, dėl kurių atliekamas šis vertinimas, būtų taikomas tinkamas lyginamasis metodas, *a minima* reikėtų rasti į lyginamąją imtį įtrauktų oro uostų sudarytų panašių sandorių rinkinį, visų pirma apimantį lygiavertes rinkodaros ir antžemines paslaugas. Atsižvelgiant į tai, kad sandoriai, dėl kurių atliekamas šis vertinimas, yra labai sudėtingi ir konkretūs, ieškoti tokios panašių sandorių imties neįmanoma, juo labiau kad antžeminių ir rinkodaros paslaugų kainos retai skelbiamos viešai, ir šias kainas būtų sunku sužinoti, kad jas būtų galima laikyti lyginimo pagrindu.

(368) Galiausiai jeigu remiantis tinkama lyginamąja analize būtų galima nustatyti, kad pagal įvairius sandorius, dėl kurių atliekamas šis tyrimas, mokamos atitinkamos kainos, nustatytos remiantis lyginamąja sandorių imtimi, yra lygios rinkos kainai arba už šią kainą didesnės, tuo remdamasi Komisija vis dėlto negalėtų daryti išvados, kad šie sandoriai atitinka rinkos kainą, jeigu paaiškėtų, kad juos sudarant oro uostą valdanti įstaiga galėjo tikėtis dėl jų patirti papildomų sąnaudų, didesnių už papildomas pajamas. Iš tikrųjų rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas visiškai nesuinteresuotas tiekti prekių arba teikti paslaugų už rinkos kainą, kai dėl to patiriama papildomų nuostolių.

(369) Komisijos nuomone, atsižvelgiant į šią analizę reikėtų priminti, kad priėmus naująsias gaires ir Prancūzijos, ir suinteresuotųjų šalių buvo paprašyta pateikti pastabas dėl gairių nuostatų taikymo šiai bylai (žr. 22 ir 23 konstatuojamąsias dalis). Šiuo atveju nei Prancūzija, nei suinteresuotosios šalys iš esmės neužginčijo Komisijos požiūrio, kad papildomo pelningumo *ex ante* analizė yra tinkamiausias kriterijus vertinant oro uostų ir oro transporto bendrovių sudarytus susitarimus, nes negalima nustatyti tinkamo lyginamojo dydžio, o juo remiantis – tikros paslaugų, kurias oro uostai teikia oro transporto bendrovėms, rinkos kainos.

(370) Atsižvelgdama į visa tai, kas išdėstyta, Komisija mano, kad šiuo atveju turi būti taikomas metodas, kuris naujosiose gairėse apskritai rekomenduojamas tuo atveju, kai rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principas taikomas oro uostų ir oro transporto bendrovių santykiams, t. y. atliekama papildomo pelningumo *ex ante* analizė.

(371) Šis metodas pateisinamas tuo, kad oro uostą valdanti įstaiga gali būti objektyviai suinteresuota sudaryti sandorį su oro transporto bendrove, kai gali pagrįstai tikėtis, kad dėl šio sandorio padidės jos pelnas (arba sumažės nuostoliai), palyginti su priešinga padėtimi, jeigu šis sandoris nebūtų sudarytas ([71]), neatsižvelgiant į jokį palyginimą su sąlygomis, kurias oro transporto bendrovėms siūlo kitos oro uostus valdančios įstaigos, taip pat su sąlygomis, kurias ta pati oro uostą valdanti įstaiga siūlo kitoms oro transporto bendrovėms.

(372) Aptariant antrąjį atvejį pažymėtina, kad, kaip Komisija nurodė naujosiose gairėse, „kainų diferenciacija yra įprasta verslo praktika, jeigu ji atitinka visus svarbius konkurencijos ir konkrečių sektorių teisės aktus. Vis dėlto tokia diferencijuota kainų politika turėtų būti komerciniu atžvilgiu pateisinama, kad būtų laikomasi rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo kriterijaus“ ([72]) (praleistos išnašos). Šiuo klausimu pažymėtina, kad kai kurių

([70]) Naujųjų gairių 60 dalis.
([71]) Kitaip sakant, jeigu papildomas pelningumas, kurį tikimasi gauti dėl šio sandorio, yra teigiamas.
([72]) Naujųjų gairių 62 punktas.

trečiųjų šalių pastabos, kuriose iš esmės priekaištaujama PBPPR, kad jie savo bendros kainų nustatymo sistemos vienodai netaikė visoms oro transporto bendrovėms, yra nesvarbios taikant rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą. Pavyzdžiui, 169 konstatuojamojoje dalyje apibendrinta *Air France* pastaba, kad PBPPR tam tikromis aplinkybėmis turėjo imti iš *Ryanair* „apšvietimo mokestį“, yra nesvarbi. Iš tikrųjų tai, kad oro uostą valdanti įstaiga su oro transporto bendrove derasi dėl sąlygų, neatitinkančių šios įstaigos bendros kainų nustatymo sistemos, ir net derasi dėl šios sistemos neatitinkančios kainų struktūros, nereiškia, jog ji neišvengiamai šiai bendrovei suteikia ekonominės naudos.

Bendras visų PBPPR ir oro uostą valdančios įstaigos veiksmų vertinimas

(373) Sprendime pradėti procedūrą Komisija pareiškė pirminę nuomonę, kad visų PBPPR veiksmai turi būti vertinami kartu su oro uostą valdančios įstaigos veiksmais ir prireikus su valstybės arba kitų valstybės institucijų, kurios kontroliuoja oro uostą valdančią įstaigą arba dalyvauja ją finansuojant, veiksmais.

(374) Prancūzija nurodė sutinkanti su tuo, kad oro uostą valdančios įstaigos, visų PBPPR ir kitų valstybės institucijų veiksmai būtų vertinami bendrai.

(375) Iš tikrųjų taikant rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą reikėtų atsižvelgti į visų PBPPR, o ne vien į oro uostą valdančio šių rūmų skyriaus veiksmus. Iš tiesų PBPPR oro uostą valdantis skyrius neturi teisinio subjektiškumo, kuris skirtųsi nuo PBPPR teisinio subjektiškumo. Be to, nors oro uosto paslaugų sutartys sudarytos su oro uostu, kuris yra bendrovės *Ryanair* ir kitų oro transporto bendrovių mokamų oro uosto mokesčių gavėjas, vis dėlto dauguma su rinkodaros paslaugų sutartimis susijusių sąnaudų įtraukiama į bendrą PBPPR biudžetą ir nebūtinai atsispindi oro uosto sąskaitose. Beje, Prancūzija šiuo klausimu nurodo, kad PBPPR tokias sąnaudas padengė tiesiogiai ([73]).

(376) Todėl Komisija mano, kad taikant privačiojo rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijų oro uostą valdančios įstaigos ir visų PBPPR veiksmai, vykdyti palaikant santykius su oro transporto bendrovėmis ir jų patronuojamosiomis bendrovėmis, turi būti vertinami bendrai.

Išvados dėl rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijaus taikymo taisyklių

(377) Iš viso to, kas išdėstyta, matyti, kad norėdama atitinkamoms sutartims taikyti rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą Komisija kiekvienos rinkodaros paslaugų sutarties atveju kartu turi nagrinėti šią sutartį ir atitinkamą oro uosto paslaugų sutartį, ir nustatyti, ar vietoj PBPPR Po oro uostą valdantis tariamas rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas, atsižvelgdamas į būsimą pelningumą, šiuos sandorius būtų sudaręs. Šiuo tikslu reikėtų nustatyti su sutartimis susijusį papildomą pelningumą, kurį rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas būtų įvertinęs sudarydamas sutartis, vertinant viso sutarčių taikymo laikotarpio:

— būsimą papildomą transporto srautą, kurį tikėtasi pasiekti įgyvendinant šias sutartis, galbūt atsižvelgiant į rinkodaros paslaugų poveikį vietų užimtumo koeficientams skraidinant sutartyse nurodytais maršrutais,

— būsimas papildomas pajamas, kurias tikėtasi gauti įgyvendinant šias sutartis, įskaitant aviacijos mokesčių ir antžeminių paslaugų pajamas, gautas skraidinant šiose sutartyse nurodytais maršrutais, taip pat su aviacija nesusijusias pajamas, gautas dėl papildomo įgyvendinant šias sutartis atsiradusio transporto srauto,

— būsimas papildomas sąnaudas, kurias tikėtasi patirti įgyvendinant šias sutartis, įskaitant veiklos sąnaudas ir galimas papildomas investicijų sąnaudas, patirtas skraidinant šiose sutartyse nurodytais maršrutais, taip pat rinkodaros paslaugų sąnaudas.

(378) Atlikus šiuos skaičiavimus turi būti nustatyti būsimi metiniai srautai, atitinkantys papildomų pajamų ir sąnaudų skirtumą; jei reikia, šie srautai turi būti diskontuoti taikant oro uostą valdančios įstaigos kapitalo kainą atspindinčią normą. Teigiama grynoji dabartinė vertė iš esmės rodo, kad ekonominės naudos pagal atitinkamas sutartis nesuteikta, o neigiama grynoji dabartinė vertė reiškia, kad tokios naudos suteikta.

([73]) Prancūzija šiuo klausimu nurodė: „PBPPR, kurių vienas iš uždavinių yra užtikrinti savo teritorijos ekonominę plėtrą, 2005 m. birželio 30 d. su AMS pasirašytoje sutartyje, susijusioje su maršrutu Po–Londonas, nustatytas finansines taisykles finansavo tiesiogiai iš savo, o ne oro uosto biudžeto.“

(379) Pažymėtina, kad atliekant tokį vertinimą PBPPR ir *Ryanair* argumentai, jog PBPPR įsigytų rinkodaros paslaugų kaina lygi kainai, kurią galima laikyti už tokias paslaugas mokama rinkos kaina, arba yra už šią kainą mažesnė, yra nesvarbūs. Iš tikrųjų tariamas rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas, atsižvelgdamas į būsimą pelningumą, nebūtų linkęs įsigyti tokių paslaugų net ir už rinkos kainai lygią arba už rinkos kainą mažesnę kainą, jeigu numatytų, kad, nepaisant teigiamo šių paslaugų poveikio atitinkamais oro maršrutais skrendančių keleivių skaičiui, dėl sutarčių patirtos papildomos sąnaudos viršytų papildomas pajamas, vertinant dabartine verte. Iš tikrųjų tokiu atveju rinkos kaina būtų per didelė, kad rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas norėtų ją mokėti, taigi jis pagrįstai atsisakytų nagrinėjamų paslaugų.

(380) Dėl tų pačių priežasčių atliekant šią analizę yra nesvarbi aplinkybė, kad oro uosto paslaugų sutartyje nurodytos oro uosto paslaugų kainos gali būti didesnės už oro uostą valdančių įstaigų nustatytas kainas arba šioms kainoms lygios (taigi panašias paslaugas galima palyginti), nes negalima tikėtis, kad dėl jų bus gauta pakankamai papildomų pajamų papildomoms sąnaudoms padengti, vertinant dabartine verte.

Rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principo taikymas

(381) Vertinant nagrinėjamas sutartis ir atsižvelgiant į išdėstytas pastabas reikėtų priminti, kad tiek pagalba pagal šias sutartis, tiek tokios pagalbos dydis turi būti vertinami atsižvelgiant į padėtį, susiklosčiusią sudarant šias sutartis ([74]), tiksliau atsižvelgiant į turėtą informaciją ir pokyčius, kuriuos tuo metu buvo galima numatyti.

(382) Savo 2011 m. gegužės 30 d. rašte Prancūzija nurodė, kad su *Ryanair* ir AMS sudarant 2005 m. sutartis nebuvo jokio rinkos tyrimo ar verslo plano, kuriame būtų įvertinti ir ekonomiškai pagrįsti oro uosto prisiimti įsipareigojimai dėl *Ryanair*.

(383) Atsižvelgiant į Prancūzijos pateiktą informaciją taip pat akivaizdu, kad prieš sudarydami kitas vykdant oficialią tyrimo procedūrą nagrinėjamas sutartis PBPPR nebuvo atlikę jokio rinkos tyrimo, parengę verslo plano arba atlikę kiekybinio pelningumo vertinimo, išskyrus 2006 m. sutartį su *Transavia*, dėl kurios 2005 m. gruodžio mėn. buvo parengtas verslo planas (toliau – Transavia *verslo planas*).

(384) Be *Transavia* verslo plano, vienintelis Prancūzijos pateiktas kiekybinis ekonominis vertinimas yra 2003–2004 m. poveikio tyrimas, kuriame su *Ryanair* keleiviais susijęs ekonominis poveikis regionui įvertintas 8–10 mln. EUR. 2011 m. sausio mėn. atliktoje oro uosto keleivių apklausoje, kurią taip pat pateikė Prancūzija, šie rezultatai patvirtinti, o vidutinės vieno keleivio išlaidos skrendant *Ryanair* orlaiviu į Po įvertintos 339 EUR. Vis dėlto taikant rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą šie tyrimai yra nesvarbūs. Iš tikrųjų jie susiję su *Ryanair* veiklos poveikiu apskritai regiono ekonominei struktūrai, o ne vien oro uosto pelningumui. Tačiau pagal nusistovėjusią teismo praktiką taikant rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą į argumentus, susijusius su regionų vystymusi, negali būti atsižvelgta ([75]).

(385) *Ryanair* nuomone, tuo, kad sudarant pagal oficialią tyrimo procedūrą nagrinėjamas sutartis verslo plano nebuvo, negali būti remiamasi kaip įrodymu, kad nesilaikyta rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principo.

(386) Komisija mano, kad verslo plano nebuvimas yra rimtas įrodymas, dėl kurio galima daryti išvadą, kad su *Ryanair* ir AMS sudarytos sutartys neatitinka rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principo, juo labiau kad dėl šių sutarčių nei Prancūzija, nei PBPPR negalėjo pateikti jokios, net ir neišsamios, kiekybinės pelningumo analizės, atliktos prieš sudarant sutartis.

(387) Apskritai Prancūzija nepateikė jokio įrodymo, kad oro uostą valdanti įstaiga atliko rizikos, kuri sudarant sutartis su *Ryanair* ir AMS prisiimta atsižvelgiant į galimą su šiomis sutartimis susijusį pelną, analizę. Priešingai, Prancūzija nurodo, kad PBPPR atsižvelgė į regiono vystymosi tikslą. Taigi šis teiginys yra papildomas įrodymas, dėl kurio galima spėti, kad sutartys su *Ryanair* ir AMS neatitinka rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principo.

([74]) Pavyzdžiui, žr. 2005 m. spalio 19 d. Sprendimo *Freistaat Thüringen prieš Komisiją*, T-318/00, 2005 m. Rink. p. II-4179, 125 punktą ir Sprendimo *EDF prieš Komisiją*, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, 85, 104 ir 105 punktus.

([75]) Žr. 1999 m. sausio 21 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimo *Neue Maxhütte Stahlwerke ir Lech-Stahlwerke prieš Komisiją*, T-129/95, T-2/96 ir T-97/96, 1999 m. Rink. p. II-17, 120 punktą.

(388) Kaip paaiškinta toliau, šiuos įrodymus galima patvirtinti remiantis Komisijos vertinimu, kokią pelningumo analizę būtų atlikęs tariamas rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas.

(389) Vykdydama procedūrą Komisija paprašė Prancūzijos remiantis objektyvia informacija, kurią PBPPR žinojo sudarydami sutartis, ir pokyčiais, kuriuos tuo metu buvo galima numatyti, parengti kiekybinę pelningumo analizę, kurią rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas būtų atlikęs prieš sudarydamas sutartis su *Ryanair* ir AMS.

(390) Atsakydama į šį prašymą Prancūzija pateikė parengtą numatytų papildomų sąnaudų ir pajamų, susijusių su kiekviena sutartimi, sudaryta su *Ryanair* ir AMS, analizę. Ši analizė daugiausia pagrįsta *a posteriori*, t. y. sudarius sutartis, nustatytais duomenimis. Taigi pagal Prancūzijos taikytą metodą buvo apskaičiuotos vienam keleiviui tenkančios vidutinės sąnaudos ir pajamos, remiantis 2003–2011 m. nustatytomis oro uosto veiklos sąnaudomis, pajamomis ir transporto srautu. Nagrinėdama kiekvieną sutartį Prancūzija šiuos duomenis naudojo padidinusi juos numatytu papildomu transporto srautu, susijusiu su kiekviena sutartimi, t. y. transporto srautu, kurį, sudarant sutartį, buvo galima tikėtis pasiekti dėl sutarties. Kadangi ši analizė daugiausia pagrįsta sąnaudų ir pajamų duomenimis, nustatytais sudarius įvairias sutartis, ir nebūtinai duomenimis, kurie buvo numatyti sudarant sutartis, taikant šį metodą negalima parodyti, kokį pelningumo vertinimą būtų atlikęs rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas, prieš nuspręsdamas sudaryti šias sutartis.

(391) Be to, dėl papildomų veiklos sąnaudų pažymėtina, kad pagal Prancūzijos taikytą metodą atsižvelgiama į visas vieneto sąnaudas, t. y. visas vienam keleiviui tenkančias oro uosto veiklos sąnaudas, o ne papildomas sąnaudas, t. y. konkrečiai dėl kiekvienos sutarties patirtas vieno keleivio sąnaudas. Tačiau papildomos sąnaudos gali skirtis nuo visų vieneto sąnaudų ir apskritai būti daug mažesnės, atsižvelgiant į didelę nustatytųjų oro uosto sąnaudų dalį. Taigi visų vieneto sąnaudų naudojimas yra antrasis Prancūzijos pasiūlyto metodo trūkumas. Be to, naudojant šias sąnaudas labai sumažėja su tam tikromis sutartimis susijęs pelningumas ir taip baudžiamos atitinkamos nagrinėjamas sutartis sudariusios oro transporto bendrovės.

(392) Taigi Komisija, taikydama rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą, pati atliko su įvairiomis sutartimis susijusių papildomų sąnaudų ir pajamų, kurias rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas būtų įvertinęs *ex ante*, analizę. Padarytos prielaidos ir analizės rezultatai pateikti 393–440 konstatuojamosiose dalyse. Dėl sutarties su *Transavia* pažymėtina, kad siekdama atlikti vertinimą Komisija tiesiogiai naudojosi *Transavia* verslo planu.

Laikotarpis

(393) Vertindamas suinteresuotumą sudaryti oro uosto paslaugų sutartį ir (arba) rinkodaros paslaugų sutartį rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas kaip vertinimo laikotarpį būtų pasirinkęs atitinkamų sutarčių galiojimo laikotarpį. Kitaip tariant, jis būtų vertinęs sutarčių taikymo laikotarpiu patirtas papildomas sąnaudas ir gautas papildomas pajamas.

(394) Pasirinkti ilgesnį laikotarpį neatrodo pagrįsta. Iš tikrųjų sudarydamas sutartis apdairus rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas nebūtų rėmęsis tuo, kad baigus galioti šioms sutartims jos bus pratęstos tokiomis pat ar kitokiomis sąlygomis, juo labiau kad, kaip žinoma, pigių skrydžių bendrovės, kaip antai *Ryanair* ir *Transavia*, imasi labai dinamiškų veiklos pokyčių – pradeda teikti paslaugas tam tikrais maršrutais ir jas nutraukia arba skrydžius ima vykdyti dažniau ir jų skaičių sumažina. Taigi bet koks sutarčių pratęsimas buvo tolima ir per daug neaiški ateitis, kad rinkos dalyvis pagrįstus ekonominius sprendimus galėtų priimti remdamasis tokia tikimybe.

(395) Be to, pažymėtina, kad kai kurių sutarčių atveju sutartyje nurodyta veikla iš tikrųjų pradėta vykdyti ne tą pačią dieną, kurią sudaryta sutartis. Šiuo atveju atspirties tašku laikyta diena, kurią veikla iš tikrųjų pradėta vykdyti, o ne sutarties sudarymo diena ([76]).

(396) Taip pat pažymėtina, kad taikant rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą nebuvo atsižvelgta į tai, kad visą kai kuriose sutartyse nurodytą laikotarpį *Ryanair* neteikė paslaugų tam tikrais maršrutais, nes sudarant sutartis ši aplinkybė nebuvo nei žinoma, nei numatyta.

(397) Toliau sprendime Komisija, remdamasi padarytomis prielaidomis, su *Ryanair* ir AMS sudarytas sutartis išnagrinės atsižvelgdama į transporto srautus ir papildomas pajamas bei sąnaudas, paskui vieną po kito pateiks šių su *Ryanair* ir AMS sudarytų sutarčių ir su *Transavia* sudarytos sutarties analizės rezultatus.

([76]) Žr. 6 lentelę.

Papildomas transporto srautas ir numatytų skrydžių į abi puses skaičius (sutartys su Ryanair ir AMS)

(398) Komisijos analizė pagrįsta papildomu transporto srautu (kitaip sakant, papildomų keleivių skaičiumi), kurį sudarydamas sutartis būtų galėjęs iš anksto numatyti vietoj PBPPR Po oro uostą valdantis rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas. Pavyzdžiui, 2003 m. sutarties atveju buvo nustatytas keleivių skaičius, kurio 2003 m. galėjo tikėtis Po oro uostą valdanti įstaiga, atsižvelgusi į tai, kad sutarties vykdymo laikotarpiu *Ryanair* teiks paslaugas maršrutu Po–Londonas.

(399) Numatytas papildomas transporto srautas buvo nustatytas atsižvelgiant į įvairiose oro uosto paslaugų ir rinkodaros paslaugų sutartyse nurodytą maršrutų skaičių ir skrydžių dažnį, taip pat į su tuo susijusį metinių skrydžių į abi puses skaičių.

(400) Be to, Komisija atsižvelgė į *Ryanair* naudojamų orlaivių vietų skaičių – orlaiviuose *Boeing 737–800* yra 189 vietos ([77]).

(401) Komisija rėmėsi prielaida, kad vieno skrydžio vietų užimtumo koeficientas yra 85 % Tai *Ryanair* palanki prielaida, nes 85 % koeficientas yra didelis. Beje, šis koeficientas šiek tiek didesnis už skrydžių, kuriuos *Ryanair* vykdo savo tinkle, vidurkį ([78]) ir didesnis už vietų užimtumo koeficientą, kurį parengtose pelningumo analizėse Prancūzija pasiūlė taikyti įvairių sutarčių atveju, arba jam lygus. Tačiau, Komisijos nuomone, tokį didelį vietų užimtumo koeficientą galima rinktis (nors tai ir yra palanki prielaida) siekiant parodyti galimą teigiamą rinkodaros paslaugų poveikį įvairiose sutartyse nurodytais oro maršrutais skrendančių keleivių skaičiui ir atsižvelgiant į tai, kad nėra kitos informacijos apie kiekybiškai įvertintą numatomą šių paslaugų poveikį vietų užimtumo koeficientui.

(402) Kai sutarties taikymo laikotarpis nesutapo su ištisais kalendoriniais metais, Komisija į jį atsižvelgė numatytą kiekvienų sutarties taikymo metų transporto srautą apskaičiuodama pagal metų, kuriais turėjo būti taikoma sutartis, dienų skaičių.

(403) Kai kuriose sutartyse buvo nurodytas keleivių skaičius, kurio tikėtasi sulaukti numatytais maršrutais. Tačiau kadangi šie skaičiai teisiškai neprivalomi, apdairus rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas savo pelningumo analizėje nebūtinai būtų į juos atsižvelgęs. Taigi Komisija į šiuos skaičius neatsižvelgė ir padarė prielaidą, kad visų sutarčių atveju vietų užimtumo koeficientas yra 85 % (didesnis už nurodytus skaičius).

(404) Be to, kai kuriose sutartyse nurodyta, kad oro transporto bendrovė prisiima įsipareigojimą dėl mažiausio keleivių, kurie turi būti skraidinami atitinkamais maršrutais, skaičiaus. Vis dėlto tikėtina, kad rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas būtų rėmęsis didesniu keleivių skaičiumi negu mažiausias oro transporto bendrovės garantuotas skaičius. Iš tikrųjų galbūt jis būtų padaręs prielaidą, kad oro transporto bendrovė numatė patikimumo ribą tarp mažiausio transporto srauto, kurį ji įsipareigoja užtikrinti, ir transporto srauto, kurio pagrįstai galima tikėtis. Taigi Komisija nusprendė savo vertinime į šiuos mažiausius privalomus skaičius neatsižvelgti.

(405) Komisijos apskaičiuotas papildomas transporto srautas apskritai yra didesnis ir už privalomus mažiausius skaičius, ir už įvairiose sutartyse nurodytus neprivalomus skaičius.

(406) Galiausiai pažymėtina, kad 2005 m. sutarčių sąlygas PBPPR ir *Ryanair* ir (arba) AMS 2009 m. iš dalies pakeitė: sumažino maršrutu Po–Londonas vykdomų skrydžių dažnį (nustatė, kad iš anksto numatytų 2009 m. skrydžių yra 211), o metinę rinkodaros paslaugų sumą sumažino iki […] EUR. Taikydama rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą Komisija pateikė tokius pat argumentus kaip ir dėl kitų sutarčių, t. y. pareiškė nuomonę, kad su šiuo priedu, kuriuo padaryti pakeitimai, susijęs papildomas transporto srautas apima visus šiame priede nurodytus maršrutus, skrydžių dažnius ir skrydžius.

Papildomos pajamos (su Ryanair ir AMS sudarytos sutartys)

(407) Komisija siekė nustatyti su kiekvienu nagrinėjamu sandoriu susijusias papildomas pajamas, t. y. dėl sandorio gautas pajamas, kurias būtų numatęs rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas.

(408) Taikydama bendro pajamų ir išlaidų skaičiavimo metodo principą Komisija mano, kad reikėtų atsižvelgti į su aviacija susijusias ir nesusijusias pajamas.

([77]) 2003 m. sutartyje nurodyti du orlaivių, kuriuos gali naudoti *Ryanair*, modeliai: *Boeing 737–200* ir *Boeing 737–800*. Savo analizėje Komisija palankią prielaidą dėl transporto srauto, atsiradusio bendrovei *Ryanair* teikiant paslaugas, padarė remdamasi orlaiviu, kuriame yra daugiau vietų (*Boeing 737–800*).

([78]) Žr. internete (http://corporate.ryanair.com/investors/traffic-figures/).

(409) Su aviacija susijusias pajamas sudaro įvairių mokesčių, kuriuos oro transporto bendrovė moka oro uostą valdančiai įstaigai, pajamos, t. y. pajamos, gautos iš:

— tūpimo mokesčio (už vieną skrydį į abi puses mokama suma),

— keleivio mokesčio (už vieną keleivį mokama suma),

— antžeminių paslaugų mokesčio (už vieną skrydį į abi puses mokama suma, nustatyta įvairiose oro uosto paslaugų sutartyse).

(410) PBPPR renkamas tūpimo mokestis ir keleivio mokestis iš esmės yra reglamentuojami mokesčiai, kuriais atlyginama už galimybę naudotis oro uosto infrastruktūra ir kurie pasikonsultavus nustatomi visoms šia infrastruktūra besinaudojančioms oro transporto bendrovėms ir yra viešai skelbiami. Pagal įvairias su *Ryanair* ir *Transavia* sudarytas oro uosto paslaugų sutartis taikoma viešųjų oro uosto mokesčių sistema. Atsižvelgdama į šias sutartis Komisija kaip numatytas tūpimo mokesčio ir keleivio mokesčio vieneto sumas taikė sudarant sutartis galiojusias viešųjų mokesčių sumas, indeksavusi jas 2 % per metus. Komisijos nuomone, rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas būtų galėjęs numatyti 2 % infliaciją, nes Europos Centrinis Bankas (ECB) tokią normą yra numatęs euro zonai ([79]). Iš tikrųjų pagrįstai buvo galima numatyti, kad reglamentuojami mokesčiai kasmet bus didinami siekiant kompensuoti infliaciją.

(411) Antžeminių paslaugų mokesčiai yra ne reglamentuojami, bet nustatomi dvišaliu susitarimu. Įvairiose su *Ryanair* sudarytose oro uosto paslaugų sutartyse ir su *Transavia* sudarytoje sutartyje jie nurodyti kaip neindeksuojamos fiksuotos sumos, susijusios su orlaivių stovėjimo oro uoste laiku. Taigi atlikdama analizę Komisija atsižvelgė į šias sumas.

(412) Siekdama apskaičiuoti iš trijų nurodytų aviacijos mokesčių gautas pajamas, kurias rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas būtų tikėjęsis gauti dėl kiekvienos sutarties, Komisija naudojosi numatytų skrydžių į abi puses skaičiumi (apskaičiuodama tūpimo mokesčio ir antžeminių paslaugų mokesčio pajamas) ir numatytų papildomų keleivių skaičiumi (apskaičiuodama keleivio mokestį); šie skaičiai nustatyti kiekvienoje sutartyje, ir Komisija prie jų pridėjo vieneto mokesčio sumas.

(413) Su aviacija nesusijusios pajamos iš esmės beveik proporcingos keleivių skaičiui. Iš tikrųjų oro uoste esančių automobilių stovėjimo aikštelių, maitinimo įstaigų ir kitų parduotuvių veikla priklauso nuo keleivių skaičiaus. Taigi nuo šio skaičiaus priklauso ir su tokia veikla susijusios pajamos, kurias gauna oro uostą valdanti įstaiga. Todėl siekiant nustatyti numatytas su aviacija nesusijusias papildomas pajamas tinkamiausias metodas yra nustatyti iš vieno keleivio gautų su aviacija nesusijusių pajamų sumą, prie kurios paskui pridedamas numatytas papildomas transporto srautas.

(414) Dėl iš vieno keleivio gautų su aviacija nesusijusių pajamų sumos Komisija mano, kad tikėtina, jog sudarydamas įvairias sutartis racionalus rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas ją būtų apskaičiavęs remdamasis bendromis iš vieno keleivio gautomis su aviacija nesusijusiomis oro uosto pajamomis, gautomis per pakankamai ilgą (kad būtų reprezentatyvus) laikotarpį ir prieš pat sudarant atitinkamą sutartį ([80]). Šiuo klausimu Komisija mano, kad trejų metų laikotarpis yra pagrįstas ([81]). Be to, Komisijos nuomone, rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas būtų numatęs šią sumą ilgainiui indeksuoti, kad būtų atsižvelgta į infliaciją. Taigi Komisija taikė 2 % normą ([82]) (ji taikyta nuo trejų

([79]) ECB tikslas yra palaikyti kainų stabilumą ir metinę infliaciją, kuri „vidutinės trukmės laikotarpiu neviršytų 2 %, tačiau būtų artima šiai normai“. Laisvas originalaus dokumento anglų kalba vertimas: „In the pursuit of price stability, the ECB aims at maintaining inflation rates below, but close to, 2 % over the medium term.“ Žr. internete (http://www.ecb.europa.eu/mopo/intro/html/index.en.html).

([80]) Komisija pažymi, kad *Air France* į Po oro uostą daugiausia skraidina verslo reikalais keliaujančius asmenis, o *Ryanair* ir *Transavia* – daugiausia poilsiautojus. Iš šių dviejų kategorijų keliautojų gautos su aviacija nesusijusios pajamos, padalintos iš keleivių skaičiaus, gali skirtis, nes, pavyzdžiui, šių keleivių perkamoji gali būti nevienoda. Tačiau skirtumus įvertinti sunku, juo labiau kad įtakos gali turėti kiti veiksniai, ne vien perkamoji galia. Pavyzdžiui, verslo reikalais keliaujantiems asmenims paprastai svarbus laikas, jie siekia oro uostuose būti kuo trumpiau, todėl jų išlaidos gali būti mažesnės. Be to, kadangi su aviacija nesusijusios oro uostą valdančios įstaigos pajamos nepervedamos per oro transporto bendroves, oro uostą valdančiai įstaigai sunku įvertinti, kiek gali skirtis su įvairiomis oro transporto bendrovėmis susijusi vidutinė iš vieno keleivio gauta su aviacija nesusijusių pajamų suma. Atsižvelgiant į šiuos veiksnius tikėtina, kad vietoj PBPPR Po oro uostą valdantis rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas, vertindamas su aviacija nesusijusias papildomas pajamas, būtų rėmęsis iš vieno keleivio gautomis su aviacija nesusijusiomis pajamomis, kurios nustatytos ankstesniais metais ir susijusios su visu oro uosto transporto srautu, nesiekdamas atsižvelgti į aplinkybę, kad ši iš vieno keleivio gauta suma įvairių oro transporto bendrovių atveju gali skirtis.

([81]) Rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas tokį laikotarpį būtų pasirinkęs atsižvelgdamas į kelis veiksnius: išlyginamąjį poveikį, kuris gali būti padarytas dėl gana ilgo laikotarpio, ir su labai ilgu laikotarpiu susijusius trūkumus, kaip antai ilguoju laikotarpiu galinčius pasikeisti keleivių prioritetus ir skiriamas išlaidas. Taigi taikant tik vienų metų su aviacija nesusijusių pajamų, gautų iš vieno keleivio, vidurkį, gauta suma pernelyg priklausytų nuo konkrečių tų metų aplinkybių, todėl pagrįstai reikėtų rinktis ilgesnį laikotarpį. Tačiau penkerių metų laikotarpis atrodo per ilgas, nes keleivių elgesys su aviacija nesusijusių išlaidų srityje tokiu laikotarpiu gali labai pasikeisti. Todėl trejų metų laikotarpis yra pagrįstas pasirinkimas.

([82]) Žr. 410 konstatuojamąją dalį.

metų laikotarpio viduriniųjų metų).

(415) Toliau lentelėje pateiktos bendros su aviacija nesusijusios oro uosto pajamos, nustatytos 2000–2011 m.; jos nurodytos pamečiui, pateikiant kiekvienų metų vidutinę su aviacija nesusijusių pajamų vieneto sumą, kuri iš vieno keleivio gauta ankstesniais trejais metais.

5 lentelė

Su aviacija nesusijusios pajamos

Metai	Su aviacija nesusijusios pajamos	
	Bendros sumos (tūkstančiais EUR)	Ankstesniais trejais metais iš vieno keleivio gauta vidutinė vieneto suma (EUR)
2000	726	
2001	730	
2002	953	
2003	1 206	1,34
2004	1 191	1,55
2005	1 206	1,69
2006	1 270	1,69
2007	1 293	1,66
2008	2 218	1,67
2009	2 097	2,04
2010	2 297	2,47
2011	2 385	

Papildomos sąnaudos (su Ryanair ir AMS sudarytos sutartys)

(416) Papildomos sąnaudos, kurių vietoj PBPPR oro uostą valdantis rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas *ex ante* galėjo tikėtis iš kiekvieno sandorio (prireikus apimančio oro uosto paslaugų sutartį ir rinkodaros paslaugų sutartį), priskiriamos tokioms trims grupėms:

— rinkodaros paslaugų pirkimo sąnaudos,

— papildomos investicinės sąnaudos, patirtos dėl sudarius sandorį atliktų investicijų,

— papildomos veiklos sąnaudos, t. y. veiklos sąnaudos (susijusios su personalu, įvairiu pirkimu), kurios gali būti patirtos įgyvendinant sandorį.

(417) Vertindama rinkodaros paslaugų sutarčių sąnaudas Komisija atsižvelgė į įvairiose rinkodaros paslaugų sutartyse nurodytas sumas. Apskritai rinkodaros paslaugų sutartyse yra nurodytos metinės arba bendros fiksuotos sumos. 2003 m. su *Ryanair* dėl maršruto Po–Londonas sudarytoje sutartyje nustatytos konkrečios taisyklės, t. y. nustatytas pradinis mokėjimas ir metiniai mokėjimai už vieną keleivį, neviršijant didžiausios metinės 400 000 EUR sumos.

Atsižvelgiant į transporto srauto prognozes, susijusias su 2003 m. sutartimi, ir remiantis 85 % vietų užimtumo koeficientu akivaizdu, kad rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas būtų numatęs, jog 400 000 EUR viršutinė riba bus pasiekta. Taigi Komisija į šią didžiausią sumą atsižvelgė kaip į rinkodaros paslaugų sąnaudas, kuriomis papildytas sutartyje nustatytas pradinis mokėjimas.

(418) Kaip ir transporto srauto prognozės, numatyti mokėjimai už rinkodaros paslaugas nebūtinai reiškia iš tikrųjų sumokėtas sumas, nes dėl tam tikrų sudarius sutartis susiklosčiusių įvykių iš pradžių numatytos sumos galėjo nebeatitikti. Visų pirma taip buvo pirma laiko nutraukus sutartį. Tačiau taikant rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą į šiuos įvykius atsižvelgti nereikia, nes jie įvyko po to, kai buvo sudarytos sutartys.

(419) Dėl papildomų investicinių sąnaudų pažymėtina, kad, Prancūzijos teigimu, pagal įvairias atliekant šį tyrimą nagrinėjamas sutartis Po oro uoste nereikėjo skirti jokių investicijų. Taigi kadangi iš jokios bylos medžiagos nematyti, kad rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas būtų numatęs, jog pagal vieną ar kelias sutartis, dėl kurių vykdoma oficiali tyrimo procedūra, reikės atlikti tam tikras investicijas, atliekant šią analizę neatsižvelgta į jokias papildomas investicines sąnaudas.

(420) Dėl sudarant įvairias sutartis numatytų papildomų veiklos sąnaudų pažymėtina, kad šią sąnaudų grupę nagrinėti sunkiausia, nes nėra kiekvienai sutarčiai skirto verslo plano. Visų pirma veiklos sąnaudoms negalima taikyti su aviacija nesusijusioms pajamoms taikyto metodo, pagal kurį buvo remiamasi bendromis su aviacija nesusijusiomis oro uosto pajamomis, iš kurių išskaičiuotos papildomos su aviacija nesusijusios pajamos, gautos iš vieno keleivio. Iš tikrųjų taikant tokį metodą papildomomis sąnaudomis būtų laikomos bendros oro uosto veiklos sąnaudos, padalintos iš keleivių skaičiaus. Tačiau yra daug fiksuotų oro uosto veiklos sąnaudų, o tai reiškia, kad bendros vieno keleivio veiklos sąnaudos gali būti (dažniausiai) daug didesnės už papildomas sąnaudas, susijusias su naujos sutarties, dėl kurios atsiranda papildomas transporto srautas, sudarymu.

(421) Siekdama įvertinti papildomas veiklos sąnaudas, Komisija turi remtis oro uostą valdančios įstaigos analizės duomenimis, nes ji pati negali įvertinti, kokią įtaką konkreti sutartis gali daryti įvairiems oro uosto sąnaudų punktams.

(422) Taigi vienintelis įvertis, kuriuo gali remtis Komisija, pateiktas *Transavia* verslo plane – jame PBPPR įvertino, kad *Transavia* verslo plano taikymo laikotarpiu (2006–2012 m.) dėl su *Transavia* sudarytos sutarties būtų patirta papildomų veiklos sąnaudų, kurios vidutiniškai siektų […] EUR vienam papildomam keleiviui ([83]). Kadangi nėra tinkamesnių duomenų, Komisija mano, kad siekiant nustatyti papildomo transporto srauto poveikį oro uosto veiklos sąnaudoms šis skaičius yra priimtinas pagrindas. Taigi Komisija, vertindama su *Ryanair* ir AMS sudarytas sutartis, šį skaičių taikė indeksavusi jį 2 % per metus ([84]), palyginti su 2009 m., kurie yra 2006–2012 m. bazinio laikotarpio vidurys. Be to, Komisija mano, kad šis indeksavimas atitinka jau nurodytą pajamų indeksavimą.

(423) Komisija pažymi, kad PBPPR šį vertinimą atliko prieš pasirašydami daugumą su *Ryanair* ir AMS sudarytų sutarčių, nagrinėjamų vykdant oficialią tyrimo procedūrą, taigi sudarant šias sutartis vertinimu buvo galima naudotis. Vienintelės išimtys – 2003 ir 2005 m. su *Ryanair* ir AMS sudarytos sutartys. Jos nagrinėjamos 425 ir 426 konstatuojamosiose dalyse.

(424) Komisija pažymi, kad parengtas *Transavia* verslo planas skirtas oro transporto bendrovei, kuri skiriasi nuo *Ryanair*. Tačiau Komisija mano, kad *Transavia* taiko į *Ryanair* panašų pigių skrydžių vežėjo verslo modelį, todėl tikėtina, kad abiejų bendrovių papildomos veiklos sąnaudos, kurias būtų numatęs rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas, padalinus jas iš keleivių skaičiaus būtų panašios.

([83]) Į šį skaičių įtraukti aspektai (kurie buvo papildomi pradedant teikti paslaugas nauju maršrutu Amsterdamas–Po) paaiškinti verslo plane: „Su darbo jėga ir mokesčiais susijęs poveikis: teikiant tam tikras paslaugas dėl šio naujo maršruto atsiras papildomo antrinio darbo: apskaitos (sąskaitų tvarkymas), eksploatavimo (oro uosto išteklių paskirstymas), priėmimo (turizmo paslaugų užsakymas ir informavimas) ir su saugumu susijusio darbo (tikrinimas); poveikis nebus daromas kitoms paslaugoms: valdymo, kokybės užtikrinimo, priežiūros, plėtros, taip pat su aplinka ir sauga susijusioms paslaugoms. Jis bus daromas tik antžeminių paslaugų mokesčiams: vidutinis septynerių metų vieno asmens mokestis ir apskaičiuotas išvykstančio keleivio mokestis yra […] EUR.“ Ši išvykstančio keleivio suma buvo padalyta iš dviejų, apskaičiuojant atvykstančio keleivio sumą; gauta bendra vieno keleivio suma – […] EUR.

([84]) Žr. 410 konstatuojamąją dalį.

(425) *Transavia* verslo planas parengtas 2005 m. gruodžio 15 d. Taigi jis vėlesnis už 2003 ir 2005 m. sutartis su *Ryanair* ir AMS, kurios sudarytos 2003 m. sausio 28 d. ir 2005 m. birželio 30 d. Tačiau Komisija mano, kad 2005 m. birželio mėn. rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas vieno keleivio papildomų veiklos sąnaudų nebūtų įvertinęs kitaip negu 2005 m. gruodžio mėn., t. y. praėjus tik šešiems mėnesiams. Iš tikrųjų labai mažai tikėtina, kad oro uostą valdančios įstaigos sąnaudų struktūra per šešis mėnesius labai pasikeistų. Taigi 2005 m. gruodžio mėn. įvertis yra priimtinas apytikslis įvertis, kurį rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas, siekdamas įvertinti, ar reikia sudaryti sutartis su *Ryanair* ir AMS, būtų parengęs 2005 m. birželio mėn.

(426) 2003 m. sutartis sudaryta likus beveik trejiems metams iki *Transavia* verslo plano parengimo. Tačiau transporto struktūra ir oro uosto veikla šiuo trejų metų laikotarpiu labai nepasikeitė. Todėl neturėdama geresnės alternatyvos Komisija mano, kad […] EUR vidutinės papildomos vieno keleivio veiklos sąnaudos, indeksuotos 2 %, palyginti su 2009 m., taip pat yra tinkamos nagrinėjant ir 2003 m. sutartį.

(427) Komisija pažymi, kad Prancūzijos pasiūlytos papildomos vieno keleivio veiklos sąnaudos ([…] EUR), apskaičiuotos kaip 2003–2011 m. nustatytų vieno keleivio veiklos sąnaudų vidurkis, yra daug didesnės už Komisijos nustatytas papildomas vieno keleivio sąnaudas, kurios, Komisijos nuomone, yra tinkamesnės atsižvelgiant į išdėstytus argumentus.

(428) Kiekvieno sandorio atveju vieno keleivio papildomos veiklos sąnaudos yra padidintos numatytu papildomu transporto srautu, siekiant nustatyti kiekvienų metų bendras su sutartimi susijusias papildomas veiklos sąnaudas.

Su Ryanair ir AMS sudarytų sutarčių rezultatų apibūdinimas

(429) Taigi nustačiusi visas su kiekviena sutartimi susijusias papildomas pajamas ir papildomas sąnaudas, kurias būtų numatęs rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas, Komisija gali nustatyti kiekvienų metų papildomus srautus, kurių, įgyvendinant kiekvieną sutartį, tikėtasi visą numatytą sutarties galiojimo laikotarpį (pajamos atskaičius sąnaudas). Šie rezultatai pateikti 6–11 lentelėse.

(430) Komisija pažymi, kad visų sutarčių ir 2009 m. birželio 16 d. priedo, kuriuo papildoma su maršrutu Po–Londonas susijusi 2005 m. sutartis, atveju visi papildomi metiniai srautai yra neigiami, kaip nurodyta toliau pateiktose lentelėse, nors Komisija ir padarė *Ryanair* palankias prielaidas, visų pirma susijusias su papildomu transporto srautu ir papildomomis sąnaudomis.

(431) Be to, Komisija pažymi, kad 2007, 2008, 2009 ir 2010 m. sutartims ši išvada galioja net ir visiškai atmetus papildomas veiklos sąnaudas ir kaip papildomas sąnaudas įtraukus tik rinkodaros paslaugų pirkimo sąnaudas.

(432) Todėl akivaizdu, kad taikant nagrinėjamas sutartis ir 2009 m. birželio 16 d. priedą, kuriuo papildoma su Londonu susijusi 2005 m. sutartis (juos PBPPR sudarė su *Ryanair* ir AMS), bendrovės *Ryanair* ir (arba) AMS gavo ekonominės naudos. Kadangi ši nauda gauta pagal konkrečias su *Ryanair* arba AMS sudarytos sutarties nuostatas, dėl jos įgytas atrankusis pranašumas.

(433) 2009 m. birželio 16 d. priedu, kuriuo papildoma su maršrutu Po–Šarlerua susijusi 2007 m. sutartis ir kuriuo, nekeičiant paslaugų, nuo 2009 m. sausio 1 d. metinės reklamos išlaidos padidinamos nuo […] iki […] EUR, bendrovėms *Ryanair* ir AMS taip pat suteiktas atrankusis pranašumas, nes už papildomą metinį […] EUR mokestį PBPPR mainais nieko negavo ir visų pirma dėl šio priedo negalėjo tikėtis papildomo transporto srauto.

6 lentelė

Keleiviai (raidė „s“ reiškia sezoninius keleivius)

Sutartis	Skrydžiai per savaitę	Skrydžiai per metus	Sutarties (-čių) pasirašymo data	Diena, kurią iš tikrųjų pradėtos teikti paslaugos	Diena, kurią iš pradžių numatyta faktiškai nutraukti paslaugų teikimą
Su Londonu susijusi 2003 m. sutartis	7	365	2003 1 28	2003 1 28	2008 1 27

Sutartis	Skrydžiai per savaitę	Skrydžiai per metus	Sutarties (-čių) pasirašymo data	Diena, kurią iš tikrųjų pradėtos teikti paslaugos	Diena, kurią iš pradžių numatyta faktiškai nutraukti paslaugų teikimą
Su Londonu susijusi 2005 m. sutartis	7	365	2005 6 30	2005 6 30	2010 6 29
Su Šarlerua susijusi 2007 m. sutartis	3	156	2007 9 25	2007 10 30	2012 9 24
Su Bristoliu susijusi 2008 m. sutartis (s)	3	50	2008 3 31	2008 5 16	2008 9 13
Su Bristoliu susijusi 2009 m. sutartis (s)	2	58	2009 6 16	2009 04 01	2009 10 24
2009 m. priedas, kuriuo papildoma su Londonu susijusi 2005 m. sutartis		211	2009 6 15	2009 01 01	2010 6 29
2010 m. sutartis, susijusi su Londonu, Šarlerua (s) ir Bovė (s)	6	312	2010 1 28	2010 3 30	2011 3 29

7 lentelė

Su maršrutu Po–Londonas susijusi 2003 m. sutartis

(EUR)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Bendras atvykstančių ir išvykstančių keleivių skaičius	108 479	117 275	117 275	117 275	117 275	8 796
Skrydžių į abi puses skaičius per metus	338	365	365	365	365	27
Tūpimo mokestis	*41 797*	*46 089*	*47 011*	*47 951*	*48 910*	*3 742*
Keleivio mokestis	*192 550*	*212 325*	*216 572*	*220 903*	*225 322*	*17 237*
Antžeminių paslaugų pajamos	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*
Iš viso su aviacija susijusių pajamų	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[0–99 999]
Su aviacija nesusijusios pajamos	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[0–99 999]
Iš viso pajamų	**[300 000–599 999]**	**[300 000–599 999]**	**[300 000–599 999]**	**[300 000–599 999]**	**[300 000–599 999]**	**[0–99 999]**
Veiklos sąnaudos (susijusios su personalu, įvairiu pirkimu ir kt.)	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[0–99 999]
Rinkodaros sąnaudos	450 000	400 000	400 000	400 000	400 000	30 000

(EUR)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Iš viso sąnaudų	**[600 000–999 999]**	**[600 000–999 999]**	**[600 000–999 999]**	**[600 000–999 999]**	**[600 000–999 999]**	**[0–99 999]**
Papildomi srautai (pajamos atskaičius sąnaudas)	**[- 100 000 – - 299 999]**	**[- 100 000 – - 299 999]**	**[- 100 000 – - 299 999]**	**[- 100 000 – - 299 999]**	**[- 100 000 – - 299 999]**	**[–1 – - 99 999]**

8 lentelė

Su maršrutu Po–Londonas susijusi 2005 m. sutartis

(EUR)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Bendras atvykstančių ir išvykstančių keleivių skaičius	58 963	117 275	117 275	117 275	117 275	58 311
Skrydžių į abi puses skaičius per metus	184	365	365	365	365	181
Tūpimo mokestis	*22 832*	*46 319*	*47 246*	*48 191*	*49 154*	*24 929*
Keleivio mokestis	*105 544*	*214 120*	*218 402*	*222 770*	*227 226*	*115 241*
Antžeminių paslaugų pajamos	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*
Iš viso su aviacija susijusių pajamų	[100 000–299 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[100 000–299 999]
Su aviacija nesusijusios pajamos	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]
Iš viso pajamų	**[100 000–299 999]**	**[300 000–599 999]**	**[300 000–599 999]**	**[300 000–599 999]**	**[300 000–599 999]**	**[100 000–299 999]**
Veiklos sąnaudos (susijusios su personalu, įvairiu pirkimu ir kt.)	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]
Rinkodaros sąnaudos	219 714	437 000	437 000	437 000	437 000	217 286
Iš viso sąnaudų	**[300 000–599 999]**	**[600 000–999 999]**	**[600 000–999 999]**	**[600 000–999 999]**	**[600 000–999 999]**	**[300 000–599 999]**
Papildomi srautai (pajamos atskaičius sąnaudas)	**[–1 – - 99 999]**	**[- 100 000 – - 299 999]**	**[- 100 000 – - 299 999]**	**[–1 – - 99 999]**	**[–1 – - 99 999]**	**[–1 – - 99 999]**

9 lentelė

2009 m. birželio 16 d. priedas, kuriuo papildoma 2005 m. birželio 30 d. rinkodaros paslaugų sutartis

(EUR)

	2009	2010
Bendras atvykstančių ir išvykstančių keleivių skaičius	67 794	33 709
Skrydžių į abi puses skaičius per metus	211	105
Tūpimo mokestis	*29 173*	*14 795*
Keleivio mokestis	*162 706*	*82 519*
Antžeminių paslaugų pajamos	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*
Iš viso su aviacija susijusių pajamų	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]
Su aviacija nesusijusios pajamos	[100 000–299 999]	[0–99 999]
Iš viso pajamų	**[300 000–599 999]**	**[100 000–299 999]**
Veiklos sąnaudos (susijusios su personalu, įvairiu pirkimu ir kt.)	[100 000–299 999]	[0–99 999]
Rinkodaros sąnaudos	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]
Iš viso sąnaudų	**[300 000–599 999]**	**[100 000–299 999]**
Papildomi srautai (pajamos atskaičius sąnaudas)	**[–1 – - 99 999]**	**[–1 – - 99 999]**

10 lentelė

Su maršrutu Po–Šarlerua susijusi 2007 m. sutartis

(EUR)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Bendras atvykstančių ir išvykstančių keleivių skaičius	13 366	50 123	50 123	50 123	50 123	36 757
Skrydžių į abi puses skaičius per metus	42	156	156	156	156	114
Tūpimo mokestis	*5 409*	*20 691*	*21 104*	*21 526*	*21 957*	*16 424*
Keleivio mokestis	*26 264*	*100 461*	*102 470*	*104 520*	*106 610*	*79 744*
Antžeminių paslaugų pajamos	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*
Iš viso su aviacija susijusių pajamų	[0–99 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]

(EUR)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Su aviacija nesusijusios pajamos	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]
Iš viso pajamų	**[0–99 999]**	**[100 000–299 999]**	**[100 000–299 999]**	**[100 000–299 999]**	**[100 000–299 999]**	**[100 000–299 999]**
Veiklos sąnaudos (susijusios su personalu, įvairiu pirkimu ir kt.)	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]
Rinkodaros sąnaudos	[0–99 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[100 000–299 999]
Iš viso sąnaudų	**[100 000–299 999]**	**[300 000–599 999]**	**[300 000–599 999]**	**[300 000–599 999]**	**[300 000–599 999]**	**[300 000–599 999]**
Papildomi srautai (pajamos atskaičius sąnaudas)	**[–1 – - 99 999]**	**[–100 000 – - 299 999]**	**[–100 000 – - 299 999]**	**[–100 000 – - 299 999]**	**[–100 000 – - 299 999]**	**[–100 000 – - 299 999]**

11 lentelė

Su maršrutu Po–Bristolis susijusios 2008 ir 2009 m. sutartys ir su maršrutais Po–Londonas, Po–Šarlerua ir Po–Bovė susijusios 2010 m. sutartys

(EUR)

	Su Bristoliu susijusi 2008 m. sutartis	Su Bristoliu susijusi 2009 m. sutartis	Su Londonu, Šarlerua ir Bovė susijusi 2010 m. sutartis	
	2008	2009	2010	2011
Bendras atvykstančių ir išvykstančių keleivių skaičius	16 111	18 635	75 463	24 783
Skrydžių į abi puses skaičius per metus	50	58	235	77
Tūpimo mokestis	*6 933*	*8 019*	*32 472*	*10 878*
Keleivio mokestis	*37 700*	*44 725*	*181 110*	*60 669*
Antžeminių paslaugų pajamos	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*
Iš viso su aviacija susijusių pajamų	[0–99 999]	[0–99 999]	[100 000–299 999]	[0–99 999]
Su aviacija nesusijusios pajamos	[0–99 999]	[0–99 999]	[100 000–299 999]	[0–99 999]
Iš viso pajamų	**[0–99 999]**	**[100 000–299 999]**	**[300 000–599 999]**	**[100 000–299 999]**
Veiklos sąnaudos (susijusios su personalu, įvairiu pirkimu ir kt.)	[0–99 999]	[0–99 999]	[100 000–299 999]	[0–99 999]

(EUR)

	Su Bristoliu susijusi 2008 m. sutartis	Su Bristoliu susijusi 2009 m. sutartis	Su Londonu, Šarlerua ir Bovė susijusi 2010 m. sutartis	
	2008	2009	2010	2011
Rinkodaros sąnaudos	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[1 000 000—1 499 999]	[300 000–599 999]
Iš viso sąnaudų	**[100 000–299 999]**	**[100 000–299 999]**	**[1 000 000—1 499 999]**	**[300 000–599 999]**
Papildomi srautai (pajamos atskaičius sąnaudas)	**[–1 – - 99 999]**	**[–1 – - 99 999]**	**[- 600 000 – - 999 999]**	**[- 100 000 – - 299 999]**

Rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principo taikymas su Transavia sudarytai sutarčiai

(434) Komisija primena, kad PBPPR, prieš sudarydami sutartį su *Transavia* dėl maršruto Po–Amsterdamas, parengė verslo planą (toliau – *Transavia* verslo planas). Komisija mano, kad su *Transavia* sudarytai sutarčiai taikant rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą šį verslo planą reikėtų nagrinėti pirmiausia ir kad dėl šio plano negali būti abejojama padarytomis prielaidomis, išskyrus vieną klausimą – vertinime pasirinktą laikotarpį. Šis klausimas bus aptartas toliau.

(435) Komisija pažymi, kad pagal šį verslo planą gautas „metinis finansinis rezultatas“ (toks pat kaip ir papildomi srautai (pajamos atskaičius sąnaudas), gauti išnagrinėjus sutartis su *Ryanair* ir (arba) AMS) yra neigiamas 2006–2008 m., o vėliau, 2009–2012 m., – teigiamas (žr. 12 lentelę).

(436) Pagal *Transavia* verslo planą „investicijos (investicijų grąža) pelningos tampa tik septintaisiais metais (vertinant bendrai)“. Kitaip sakant, numatytiems metiniams srautams diskonto norma plane netaikoma grynajai dabartinei jų vertę apskaičiuoti, taigi ir patikrinti, ar atsižvelgiant į oro uosto pelningumą atitinkamo laikotarpio pabaigoje turėtais teigiamais srautais kompensuojami pradinio laikotarpio neigiami srautai. Tačiau verslo plane naudojama bendra sukaupta nediskontuotų srautų suma (žr. 12 lentelėje nurodytą bendrą rezultatą), kuri 2006–2011 m. yra neigiama, tačiau 2012 m. tampa teigiama ([85]).

(437) Komisija paprašė Prancūzijos remiantis objektyvia informacija, kurią PBPPR žinojo sudarydami sutartį su *Transavia*, parengti analizę siekiant patikrinti, ar tokią sutartį būtų galėjęs sudaryti rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas, atsižvelgdamas į būsimą pelningumą.

(438) Rengdama šią analizę Prancūzija iš *Transavia* verslo plane nurodyto metinio finansinio rezultato išskaičiavo tų metų, kuriais srautai buvo teigiami, pelno mokestį, paskui pritaikė 6,5 % diskonto normą, kad apskaičiuotų grynąją dabartinę vertę. Taigi atlikus šią analizę nustatyta [- 100 000 – - 200 000] EUR grynoji dabartinė vertė, apskaičiuota tą dieną, kurią numatyta pradėti teikti paslaugas maršrutu Po–Amsterdamas, t. y. 2006 m. balandžio 26 d.

(439) Tačiau Komisija pažymi, kad ir *Transavia* verslo planas, ir Prancūzijos skaičiavimas pagrįstas 2006–2012 m. pelningumo įverčiu, nors pati sutartis pagal joje nustatytas sąlygas turėjo būti taikoma tik iki 2009 m., o savaiminio pratęsimo sąlygos joje nebuvo. Taigi dėl 393–397 konstatuojamosiose dalyse išdėstytų priežasčių numatyto pelningumo analizę reikia atlikti atsižvelgiant į iš pradžių numatytą sutarties taikymo laikotarpį, o ne ilgesnį laikotarpį. Atsižvelgti į šį laikotarpį visų pirma reikia dėl to, kad sudarydamas sutartį racionalus ir apdairus rinkos

([85]) Komisija atkreipia dėmesį į verslo plane pateiktą PBPPR komentarą: „Vertinant atskirai, metinis rezultatas teigiamas, nes 2009 m. (kurie yra ketvirtieji metai) rinkodaros išlaidos labai sumažėjo.“ Tai galima paaiškinti aplinkybe, kad pagal sutartį su rinkodara susiję mokėjimai trečiaisiais metais siekė […] EUR už vieną keleivį (viršutinė metinė riba – […] EUR) ir ketvirtaisiais metais turėjo sumažėti iki […] EUR už vieną keleivį ([…] EUR penktaisiais metais ir […] EUR šeštaisiais ir septintaisiais metais). Žr. 84 konstatuojamąją dalį.

ekonomikos veiklos vykdytojas negali remtis tuo, jog sutartis bus pratęsta tokiomis pat ar kitokiomis sąlygomis ([86]). Komisija pažymi, kad 2006–2009 m. grynoji dabartinė vertė, perskaičiuota remiantis verslo plane pateiktais vien šių metų metiniais srautais ir taikant Prancūzijos pasiūlytą diskonto normą, yra [- 300 000–- 400 000] EUR.

(440) Tačiau Komisija pažymi, kad laikotarpiu, kurį apima pelningumo analizė, visi dėl sutarties gauti metiniai papildomi srautai yra neigiami (išskyrus 2009 m., kuriais papildomas srautas beveik lygus nuliui), todėl grynoji dabartinė vertė neišvengiamai neigiama, neatsižvelgiant į pasirinktą diskonto normą. Taigi pagal 2006 m. sutartį su *Transavia* bendrovei *Transavia* suteikta ekonominės naudos. Kadangi šios naudos suteikta tik vienai įmonei, dėl jos įgytas atrankusis pranašumas.

12 lentelė

Su Transavia suderintas verslo planas, susijęs su maršrutu Amsterdamas–Po

(tūkst. EUR)

Po–Amsterdamas		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Transporto srautas (keleiviai)		22 662	32 542	40 402	48 724	55 198	64 368	64 368
Pajamos	Iš viso (A)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Mokesčiai	Iš kurių už rinkodaros paslaugas	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
	Iš viso (B)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Metinis finansinis rezultatas	(A–B)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Bendras rezultatas		(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Pelno mokesčiai		(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Papildomas finansinis srautas atskaičius pelno mokesčius		(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
2006–2009 m. grynoji dabartinė vertė	[–300 – –400]							

8.1.1.3. ***Konkurencijos iškraipymas***

(441) Jeigu dėl valstybės narės suteiktos finansinės pagalbos vykdant Sąjungos vidaus prekybą įmonės padėtis pagerėja, palyginti su kitomis konkuruojančiomis įmonėmis, turi būti vertinama, kad pagalba daro įtaką šiai prekybai. Pagal nusistovėjusią teismo praktiką ([87]) tam, kad dėl priemonės būtų arba galėtų būti iškraipyta konkurencija, užtenka, kad konkurencijai atvirose rinkose subjektas, kuriam skirta pagalba, konkuruotų su kitomis įmonėmis.

(442) 1993 m. sausio 1 d. įsigaliojus trečiajam oro transporto liberalizavimo dokumentų rinkiniui ([88]) oro vežėjai gali laisvai vykdyti skrydžius Sąjungos vidaus maršrutais ir gauti neribotą kabotažo leidimą.

([86]) Racionalus ir apdairus rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas taip pat galėtų atsižvelgti į tikimybę, kad sutartis bus nutraukta prieš baigiantis jos galiojimo laikui. Tokio scenarijaus tikimybė priklausytų nuo išsamių sutarties nutraukimo sąlygų.

([87]) 1998 m. balandžio 30 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimas *Het Vlaamse Gewest (Frandrijos regionas) prieš Komisiją*, T-214/95, 1998 m. Rink. p. II-717.

([88]) 1992 m. liepos 23 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 2407/92 dėl oro vežėjų licencijavimo (OL L 240, 1992 8 24, p. 1), 1992 m. liepos 23 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 2408/92 dėl Bendrijos oro vežėjų patekimo į Bendrijos vidaus oro maršrutus (OL L 240, 1992 8 24, p. 8), 1992 m. liepos 23 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 2409/92 dėl oro susisiekimo paslaugų kainų ir tarifų (OL L 240, 1992 8 24, p. 15).

(443) Dėl naudos, kurią *Ryanair*, AMS ir *Transavia* gavo taikant nagrinėjamas įvairias sutartis ir priedus, pagerėjo šių bendrovių padėtis, palyginti su visais kitais Sąjungos oro vežėjais, kurie su *Ryanair* ir *Transavia* iš tikrųjų konkuruoja arba gali konkuruoti teikdami paslaugas tais pačiais maršrutais kaip ir šios bendrovės. Taigi dėl tokios naudos buvo arba galėjo būti iškraipyta konkurencija ir daromas poveikis tarpusavio prekybai Sąjungoje.

8.1.1.4. ***Išvada***

(444) Vykdant oficialią tyrimo procedūrą nagrinėjamos įvairios sutartys ir priedai, kuriuos PBPPR sudarė su *Ryanair*, AMS ir *Transavia*, atitinka visus SESV 107 straipsnio 1 dalyje nurodytus kriterijus, todėl visos sutartys ir priedai yra valstybės pagalba.

8.1.2. PAGALBOS NETEISĖTUMAS

(445) Kadangi šios priemonės įgyvendintos negavus Komisijos leidimo, jos yra neteisėta pagalba.

8.1.3. SUDERINAMUMAS SU VIDAUS RINKA

(446) Nagrinėjama pagalba yra veiklos pagalba. Taigi tokia pagalba suderinama gali būti paskelbta tik išskirtinėmis, deramai pagrįstomis aplinkybėmis.

(447) Be to, iš Teisingumo Teismo praktikos ([89]) matyti, kad Prancūzija turėjo nurodyti, pagal kokį teisinį pagrindą nagrinėjama pagalba gali būti laikoma suderinama su vidaus rinka, ir įrodyti, kad suderinamumo sąlygos įvykdytos. Taigi sprendime pradėti procedūrą ir prašyme pateikti papildomą informaciją Komisija paprašė Prancūzijos nurodyti galimą teisinį suderinamumo pagrindą ir įrodyti, ar taikomos suderinamumo sąlygos įvykdytos, visų pirma tuo atveju, kai nagrinėjama pagalba turi būti laikoma pagalba veiklai pradėti, teikiama pradedant teikti paslaugas naujais maršrutais. Tačiau Prancūzija niekada netvirtino, kad nagrinėjamos priemonės yra su vidaus rinka suderinama pagalba veiklai pradėti, taip pat nepateikė kitų galimo suderinamumo pagrindų arba argumentų, kuriais remiantis šią pagalbą būtų galima paskelbti suderinama su vidaus rinka. Be to, jokia suinteresuotoji trečioji šalis nepateikė įrodymų, kad šios priemonės suderinamos su vidaus rinka.

(448) Vis dėlto, Komisijos nuomone, naudinga išnagrinėti, kokią šios pagalbos dalį būtų galima paskelbti suderinama atsižvelgiant į tai, ar pagalba galėjo padėti nustatyti naujų skrydžių dažnį arba pradėti teikti paslaugas naujais maršrutais. Tačiau pažymėtina, kad šis tyrimas yra perteklinis, nes atsižvelgiant į tai, kad valstybės narės arba suinteresuotųjų trečiųjų šalių suteiktos pagalbos suderinamumas neįrodytas, pagalba turi būti paskelbta nesuderinama.

(449) Dėl tokios pagalbos naujosiose gairėse nurodyta: „Veiklos pradžios pagalbos oro uostams klausimu reikia pažymėti, kad Komisija taikys šiose gairėse išdėstytus principus visoms veiklos pradžios pagalbos priemonėms, apie kurias pranešta ir dėl kurių ji turi priimti sprendimą po 2014 m. balandžio 4 d. – net jei apie priemones pranešta iki tos dienos. Pagal Komisijos pranešimą dėl taisyklių, taikomų vertinant neteisėtą valstybės pagalbą, nustatymo Komisija neteisėtai veiklos pradžios pagalbai oro transporto bendrovėms taikys taisykles, galiojusias pagalbos suteikimo metu. Taigi šiose gairėse išdėstytų principų ji netaikys tais atvejais, kai neteisėta veiklos pradžios pagalba skirta oro transporto bendrovėms iki 2014 m. balandžio 4 d.“ ([90]).

(450) 2005 m. gairėse nurodyta, kad „[k]iekvienos pagalbos oro uostų infrastruktūrai finansuoti arba veiklai pradėti, suteiktos be Komisijos leidimo, taigi pažeidžiant Sutarties 88 straipsnio 3 dalį, suderinamumą su bendrąja rinka Komisija nagrinės remdamasi šiomis Gairėmis, jei pagalba buvo pradėta teikti po jų paskelbimo Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje. Kitais atvejais tokią pagalbą Komisija nagrinės remdamasi kriterijais, galiojusiais tuo metu, kai pagalba pradėta teikti.“ ([91]).

(451) Komisija primena, kad nagrinėjama pagalba suteikta skatinant pradėti teikti paslaugas naujais oro maršrutais arba didinti skrydžių esamais maršrutais dažnį, taip pat išlaikyti maršrutus, kuriais teikiamos paslaugos kitu atveju būtų nutrauktos. Taigi ji yra veiklos pagalba, kuria siekiama didinti iš regioninio oro uosto teikiamų oro transporto paslaugų apimtį. Šiuo klausimu reikia priminti, kad pagal Komisijos sprendimų priėmimo praktiką veiklos pagalba retai gali būti paskelbta suderinama su bendrąja rinka, nes paprastai sektoriuose, kuriuose ji teikiama, dėl jos iškraipomos konkurencijos sąlygos.

([89]) Žr. 1993 m. balandžio 28 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Italija prieš Komisiją*, C-364/90, 1993 m. Rink. p. I-02097, 20 punktą.
([90]) Naujųjų gairių 174 dalis.
([91]) 2005 m. gairių 85 dalis.

8.1.3.1. ***Priemonės, taikytos prieš įsigaliojant 2005 m. gairėms***

(452) 2003 m. sutartis ir 2005 m. sutartys sudarytos prieš 2005 m. gruodžio 9 d. paskelbiant 2005 m. gaires ([92]). Vertinant iki šios dienos suteiktos pagalbos suderinamumą pažymėtina, kad 2005 m. gairių 85 dalyje ir naujųjų gairių 174 dalyje daroma nuoroda į taisykles, taikytas tuo metu, kai suteikta pagalba.

(453) Prieš priimant 2005 m. gaires Komisija buvo priėmusi 1994 m. gaires ([93]). Tačiau šiose gairėse konkrečiai nebuvo aptariama problema, susijusi su veiklos pagalba, kuria siekiama didinti iš regioninių oro uostų teikiamų oro transporto paslaugų apimtį. Iš tikrųjų ši problema pamažu atsirado dėl vis didėjančios kai kurių didžiųjų Europos oro uostų perkrovos ir pigių skrydžių oro transporto bendrovių veiklos plėtros – 1994 m. tokios perkrovos dar nebuvo, taip pat nevykdyta tokių bendrovių veiklos plėtra. Todėl Komisija mano, kad šiuo atveju 1994 m. gairės taip pat netaikytinos. Taigi nagrinėjamos pagalbos suderinamumą ji turi vertinti tiesiogiai remdamasi SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktu.

(454) Šiuo klausimu pažymėtina, kad ilgainiui Komisijos atliekamas tokios rūšies valstybės pagalbos vertinimas tobulėjo, tačiau kai kurie aspektai nekito. Šie aspektai susiję su bendraisiais principais, kurie pagal minėtą Sutarties nuostatą taikomi pagalbos suderinamumui.

(455) Taigi 1999 m. birželio mėn. sprendime dėl Mančesterio oro uosto ([94]) Komisija suderinamomis su valstybės pagalbos taisyklėmis laikė oro uosto mokesčių nuolaidas, kurios ribotą laikotarpį nediskriminuojant taikytos kaip priemonės, kuriomis siekta reklamuoti naujus maršrutus.

(456) Be to, 2004 m. vasario mėn. sprendime dėl Šarlerua oro uosto ([95]) Komisija paaiškino, kad „veiklos pagalba, kuria siekiama teikti paramą, kad būtų pradėtos teikti paslaugos naujais oro maršrutais arba tam tikri skrydžiai būtų vykdomi dažniau, gali būti mažų regioninių oro uostų plėtrai būtina priemonė. Iš tikrųjų šie oro uostai gali įtikinti suinteresuotąsias įmones prisiimti investicijų į naujus maršrutus riziką. Tačiau siekiant tokią pagalbą paskelbti suderinama pagal Sutarties 87 straipsnio 3 dalies c punktą reikėtų nustatyti, ar ji būtina ir proporcinga, palyginti su siekiamu tikslu, ir nedaro bendram interesui prieštaraujančio poveikio tarpusavio prekybai“. Taigi Komisija nustatė tam tikras sąlygas, kurios turi būti įvykdytos, kad šią veiklos pagalbą būtų galima paskelbti suderinama, t. y.:

— pagalba turi padėti siekti Bendrijos interesą atitinkančio tikslo plėtoti regioninį oro uostą, aiškiai didinant su naujais maršrutais susijusį transporto srautą ([96]),

— pagalba turi būti būtina, t. y. nesusijusi su maršrutu, kuriuo ta pati ar kita bendrovė jau teikia paslaugas, arba su panašiu maršrutu ([97]),

— pagalba turi turėti skatinamąjį poveikį, t. y. padėti plėtoti veiklą, kuri po tam tikro laikotarpio gali tapti pelninga, – tai reiškia, kad pagalbos teikimo laikotarpis yra ribotas ([98]),

— pagalba turi būti proporcinga, t. y. jos suma susijusi su aiškiu transporto srauto didinimu ([99]),

— pagalba turi būti suteikta skaidriai ir nediskriminuojant, taip pat nebūti susieta su kitų rūšių pagalba.

([92]) Žr. 18 išnašą.
([93]) Komisijos gairės dėl EB sutarties 92 ir 93 straipsnių ir EEE susitarimo 61 straipsnio taikymo valstybės pagalbai aviacijos sektoriuje (OL C 350, 1994 12 10, p. 5).
([94]) Žr. 1999 m. birželio 14 d. Sprendimą NN 109/98 „Jungtinė Karalystė, *Manchester Airport*“.
([95]) 2004 m. vasario 12 d. Komisijos sprendimas 2004/393/EB dėl naudos, kurią oro transporto bendrovei *Ryanair* įsikuriant Šarlerua jai suteikė Valonijos regionas ir Šarlerua oro uostas *Brussels South* (OL L 137, 2004 4 30, p. 1). Šis sprendimas panaikintas 2008 m. gruodžio 17 d. Sprendimu *Ryanair Ltd prieš Komisiją* (Sprendimas *Šarlerua*), T-196/04, 2008 m. Rink. p. II-3643, tačiau iš jo matyti, kaip keitėsi Komisijos atliekamas nagrinėjamos pagalbos vertinimas.
([96]) Žr. 283–297 punktus.
([97]) Žr. 288–309 punktus.
([98]) Žr. 311–317 punktus.
([99]) Žr. 318–325 punktus.

(457) Nors 2005 m. gairėse ir naujosiose gairėse šie suderinamumo principai tiksliai išvardyti, vis dėlto oro transporto bendrovėms suteiktą veiklos pagalbą Komisija gali paskelbti suderinama, jeigu ji padeda plėtoti mažus oro uostus, aiškiai didinant su naujais maršrutais susijusį transporto srautą; jeigu pagalba yra būtina, t. y. nesusijusi su maršrutu, kuriuo ta pati ar kita bendrovė jau teikia paslaugas, arba su panašiu maršrutu ([100]); jeigu pagalbos teikimo laikotarpis ribotas, o maršrutas, dėl kurio suteikta pagalba, gali tapti pelningas ([101]); jeigu suma susijusi su aiškiu transporto srauto didinimu; jeigu pagalba suteikta skaidriai ir nediskriminuojant ir nesusieta su kitų rūšių pagalba ([102]).

(458) Šiuo klausimu sprendimo išplėsti procedūrą 140 punkte Komisija nurodė, kad priemonių suderinamumą nagrinės remdamasi penkiais minėtais kartu taikomais kriterijais. Pažymėtina, kad nei Prancūzija, nei jokia kita suinteresuotoji šalis šių kriterijų taikymo neginčijo.

(459) Taigi Komisija mano, kad šiuo atveju 2003 m. sutarties ir 2005 m. sutarčių suderinamumą reikėtų nagrinėti remiantis minėtais bendraisiais principais.

Pagalba padeda plėtoti mažus oro uostus, aiškiai didinant su naujais maršrutais susijusį transporto srautą

(460) 2003–2005 m. Po oro uosto metinis transporto srautas buvo apie 700 000 keleivių per metus. Komisija mano, kad tuo metu oro uostas buvo nedidelis.

(461) Komisijos nuomone, pagal 2003 m. sutartį pradėtos teikti paslaugos nauju maršrutu Po–Londono Stanstedo oro uostas, todėl transporto srautas aiškiai padidėjo. Tačiau 2005 m. sutartys susijusios su tolesniu paslaugų teikimu tuo pačiu maršrutu, praėjus dvejiems metams nuo jų teikimo pradžios, o skrydžiai netapo dažnesni. Todėl Komisija mano, kad su aiškiu transporto srauto didinimu susijusi sąlyga 2005 m. sutartimis neįvykdyta.

Pagalba nesusijusi su maršrutu, kuriuo ta pati ar kita bendrovė jau teikia paslaugas, arba su panašiu maršrutu

(462) 2003 m. *Ryanair* pradėjus teikti paslaugas maršrutu Po–Londono Stanstedo oro uostas, šiuo maršrutu paslaugų neteikė jokia oro transporto bendrovė.

(463) Tačiau 2005 m. sutartys susijusios su maršrutu Po–Londono Stanstedo oro uostas. Pagal 2003 m. sutartį *Ryanair* šiuo maršrutu paslaugas jau buvo teikusi beveik dvejus metus, vykdydama skrydžius taip dažnai, kaip nustatyta 2003 m. sutartyje. Todėl Komisija mano, kad 2005 m. sutarčių atveju minėta sąlyga neįvykdyta.

Pagalbos teikimo laikotarpis turi būti ribotas, o pagalba susijusi su maršrutu, kuris gali tapti pelningas

(464) Komisija pažymi, kad Prancūzija, nors jos ir prašyta, nepateikė jokio maršruto Po–Londonas, dėl kurio sudarytos 2003 ir 2005 m. sutartys, gyvybingumo tyrimo, bendrovės *Ryanair* pateikto siekiant pagrįsti pagal nagrinėjamas sutartis suteiktos pagalbos pagrįstumą. Taigi remiantis bylos medžiaga akivaizdu, kad nagrinėjamą pagalbą suteikusios institucijos neturėjo jokių aiškių lūkesčių, jog maršrutas Po–Londonas artimiausiu laiku arba vėliau gali tapti gyvybingas nesuteikus pagalbos. Šiuo klausimu Komisija pabrėžia, kad Prancūzijos institucijų pateiktuose tyrimuose, susijusiuose su oro maršrutų, kuriais *Ryanair* teikė paslaugas, ekonominiu poveikiu, yra nagrinėjamas poveikis, kurį šie maršrutai gali turėti regiono vystymuisi, tačiau nepateiktos būsimo šių maršrutų arba kitų maršrutų, kuriais *Ryanair* ateityje gali teikti paslaugas, gyvybingumo prognozės. Tačiau įvairių su *Ryanair* sudarytų sutarčių analizė rodo, kad bendrovei *Ryanair* teikiama pagalba, susijusi su šiais maršrutais, ilgainiui turėjo būti didinama net ir nutraukus 2003 ir 2005 m. sutartis, būtent siekiant užtikrinti, kad šie maršrutai bendrovei *Ryanair* būtų pakankamai pelningi ir ši toliau jais teiktų paslaugas.

(465) Be to, Komisija pažymi, kad nors šių priemonių taikymo laikotarpis ribotas, kiekvienoje sutartyje nurodyta penkerių metų trukmė nebuvo nei būtina, nei proporcinga atsižvelgiant į sąnaudas, patirtas pradėjus teikti paslaugas nauju oro maršrutu, nes aviacijos sektoriuje paprastai užtenka trumpesnės negu treji metai sutarties galiojimo trukmės ([103]).

([100]) Žr. 2005 m. gairių 71–75 dalis ir 79 dalies b ir c punktus, taip pat naujųjų gairių 139, 140, 141 ir 151 dalis.
([101]) Žr. 2005 m. gairių 79 dalies b, d ir i punktus, taip pat naujųjų gairių 147 dalį.
([102]) Žr. 2005 m. gairių 79 dalies g ir h punktus ir 80 dalį, taip pat naujųjų gairių 150, 152 ir 153 dalis.
([103]) Naujųjų gairių 147 dalis.

(466) Todėl Komisija mano, kad nei 2003 m. sutartis, nei 2005 m. sutartys neatitinka kriterijaus, pagal kurį priemonės turi būti taikomos ribotą laikotarpį ir susijusios su maršrutais, kurie gali tapti pelningi.

Suma turi būti susijusi su aiškiu transporto srauto didėjimu

(467) Pagal 2003 m. sutartį pradėtos teikti kasdienės paslaugos nauju oro maršrutu Po–Londonas (abiem kryptimis); Komisijos nuomone, buvo galima numatyti, kad šiuo maršrutu iš viso per metus skris 117 275 keleiviai (žr. 7 lentelę). Taigi ši sutartis susijusi su aiškiu keleivių skaičiaus didėjimu, nes anksčiau tokio maršruto nebuvo.

(468) Tačiau 2005 m. sutartys susijusios ne su nauju oro maršrutu pradėtomis teikti paslaugomis, bet su paslaugomis, kurios buvusiu maršrutu Po–Londonas teiktos toliau, o skrydžiai nevykdyti dažniau. Todėl Komisija mano, kad pagal 2005 m. sutartis suteiktos pagalbos sumos nesusijusios su aiškiu grynojo transporto srauto didėjimu.

Pagalba turi būti suteikta skaidriai ir nediskriminuojant ir nesusieta su kitų rūšių pagalba

(469) Prancūzija, kuriai pateiktas klausimas dėl skaidraus ir nediskriminacinio sutarties skyrimo sąlygos laikymosi, nurodė tik 2007 ir 2009 m. PBPPR skelbimus, pasirodžiusius vėliau, negu sudarytos 2003 ir 2005 m. sutartys, taigi atliekant šią analizę jie yra nesvarbūs. Iš visos bylos medžiagos matyti, kad dėl 2003 ir 2005 m. sutarčių vyko neskaidrios dvišalės derybos, nesurengus procedūros, kuria būtų užtikrintas nediskriminavimas, pavyzdžiui, viešojo konkurso. Todėl nagrinėjama pagalba neatitinka skaidrumo ir nediskriminavimo kriterijų.

Išvada

(470) Iš to, kas išdėstyta, matyti, kad, Komisijos nuomone, 2003 m. sutartis ir 2005 m. sutartys yra su vidaus rinka nesuderinama neteisėta pagalba.

8.1.3.2. ***Priemonės, taikytos įsigaliojus 2005 m. gairėms***

(471) Komisija 2005 m. gaires taiko sutartims, sudarytoms įsigaliojus šioms gairėms.

(472) 2005 m. gairių 27 dalyje nurodyta, kad oro transporto bendrovėms suteikta veiklos pagalba (pavyzdžiui, pagalba veiklai pradėti) suderinama su vidaus rinka gali būti paskelbta tik išimtiniais atvejais, laikantis griežtų sąlygų, mažiau palankių ūkininkauti Europos regionų, t. y. regionų, kuriems taikoma SESV 107 straipsnio 3 dalies a punkte nurodyta nukrypti leidžianti nuostata, atveju, taip pat atokiausių regionų ir regionų, kuriuose nedidelis gyventojų tankis, atveju.

(473) Kadangi Po oro uostas nėra tokiame regione, ši nukrypti leidžianti nuostata jam netaikoma.

(474) Kaip ir dėl priemonių, taikytų prieš įsigaliojant 2005 m. gairėms, Komisija pažymi, kad nei Prancūzija, nei jokia suinteresuotoji trečioji šalis neįrodė, kad pagal 2005 m. gaires ar bet kokį kitą pagrindą šios priemonės yra suderinamos su vidaus rinka.

(475) Atsižvelgdama į 2005 m. gairių 79 dalies a–l punktuose nustatytas sąlygas Komisija pateikia tokias 476–480 konstatuojamosiose dalyse išdėstytas pastabas.

(476) Kai kurie kriterijai, kaip antai nustatyti 2005 m. gairių 79 dalies a ir b punktuose ir susiję su oro transporto bendrovės turima licencija oro susisiekimui vykdyti ir oro uosto kategorija, yra įvykdyti.

(477) 2005 m. gairių 79 dalies h punkte (Nediskriminacinis pagalbos skyrimas) nustatytas toks kriterijus: „kiekviena viešoji institucija, numatanti bendrovei (tarpininkaujant oro uostui arba ne) teikti pagalbą naujam maršrutui atidaryti, apie savo ketinimus turi pranešti viešai, pakankamai anksti ir pakankamai plačiai, kad visos suinteresuotos oro transporto bendrovės galėtų pasiūlyti savo paslaugas“. Komisija pažymi, kad šiuo atveju dėl sutarčių buvo tiesiogiai deramasi su atitinkamomis oro transporto bendrovėmis, apie šias derybas viešai nepaskelbus. Taigi sutartis skirta nesurengus konkurencinio viešojo pirkimo, nors kitos galbūt suinteresuotos oro transporto bendrovės galėjo pateikti savo paraišką teikti paslaugas atitinkamais maršrutais tokiomis pat sąlygomis, norėdamos gauti pagalbą veiklai pradėti.

(478) Tačiau Komisija pažymi, kad 2007 ir 2009 m. PBPPR žurnale *Air & Cosmos* paskelbė skelbimus ([104]), kuriuose paragino suinteresuotąsias oro transporto bendroves teikti naujas paslaugas mainais už pagalbą veiklai pradėti. Tačiau Prancūzija nurodė, kad šios procedūros buvo nesėkmingos, todėl PBPPR turėjo „tiesiogiai derėtis su tam tikromis bendrovėmis“. Taigi atliekant šį tyrimą nustatyta neteisėta pagalba suteikta ne paskelbus minėtus skelbimus, bet surengus dvišales derybas pasirinktiems subjektams. Todėl h punkte nurodytas kriterijus neįvykdytas.

(479) Dėl 2005 m. gairių 79 dalies i punkte nustatyto kriterijaus (verslo planas, kuriame įrodomas gyvybingumas, ir naujojo maršruto poveikio konkuruojantiems maršrutams vertinimas) pažymėtina, kad Komisija paprašė Prancūzijos nurodyti, ar tokie verslo planai buvo parengti, ir, jeigu buvo, pateikti jų kopijas. Nei Prancūzija, nei jokia suinteresuotoji trečioji šalis nenurodė, kad tokie verslo planai buvo. Todėl i punkte nurodytas kriterijus neįgyvendintas.

(480) Pagal 2005 m. gairių 79 dalies j punkte nustatytą kriterijų (viešumas) atitinkamos valstybės institucijos skelbia remiamų maršrutų sąrašą, kuriame prie kiekvieno maršruto nurodomas viešojo finansavimo šaltinis, pagalbą gavusi bendrovė, suteiktos pagalbos dydis ir atitinkamų keleivių skaičius. Šiuo atveju Prancūzija patvirtino, kad maršrutų ir bendrovių, kurioms suteikta finansinių paskatų arba atlikta su rinkodara susijusių mokėjimų, sąrašas nebuvo skelbiamas kiekvienais metais. Todėl 2005 m. gairių 79 dalies j punkte nurodytas kriterijus neįgyvendintas.

Išvada

(481) Įvairios sutartys ir priedai, kuriuos PBPPR sudarė su *Ryanair,* AMS ir *Transavia* ir kurie nagrinėjami atliekant oficialią tyrimo procedūrą, yra su vidaus rinka nesuderinama neteisėta valstybės pagalba.

8.2. *ORO UOSTĄ VALDANČIAI ĮSTAIGAI SKIRTOS PRIEMONĖS*

(482) 2000–2010 m. PBPPR iš įvairių valstybės institucijų iš viso gavo apie 17,8 mln. EUR įrangos subsidijų. Be to, jie gavo 3,521 mln. EUR subsidiją, skirtą sąnaudoms, kurios, kaip teigia Prancūzija, susijusios su oro uosto vykdomais valstybės uždaviniais, padengti (toliau – su valstybės uždaviniais susijusios subsidijos) ([105]).

8.2.1. PAGALBA PAGAL SESV 107 STRAIPSNIO 1 DALĮ

(483) Pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį valstybės narės arba iš jos valstybinių išteklių bet kokia forma suteikta pagalba, dėl kurios, palaikant tam tikras įmones arba tam tikrų prekių gamybą, iškraipoma arba gali būti iškraipyta konkurencija, yra nesuderinama su vidaus rinka, kai ji daro įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai.

(484) Siekiant priemonę laikyti valstybės pagalba turi būti įgyvendintos tokios kartu taikomos sąlygos: 1) nagrinėjama priemonė finansuota valstybiniais ištekliais ir priskirtina valstybei; 2) taikant priemonę suteikta ekonominės naudos; 3) dėl šios naudos įgytas atrankusis pranašumas; 4) dėl nagrinėjamos priemonės iškraipoma arba gali būti iškraipyta konkurencija ir daromas poveikis valstybių narių tarpusavio prekybai; 5) pagalbos gavėjas yra įmonė pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, o tai reiškia, kad jis vykdo ekonominę veiklą.

(485) Siekiant nustatyti, ar 88–108 konstatuojamosiose dalyse nurodytos subsidijos yra valstybės pagalba, pirmiausia reikėtų patikrinti, ar jų gavėja – Po oro uostą valdanti įstaiga – tuo metu, kai jai suteiktos subsidijos, vykdė ekonominę veiklą. Komisija pirmiausia nagrinės šį klausimą, paskui paeiliui nagrinės su valstybės uždaviniais susijusias subsidijas ir įrangos subsidijas, siekdama nustatyti, ar jos yra valstybės pagalba.

8.2.1.1. ***Sąvokos „įmonė“ ir „ekonominė veikla“***

(486) Kaip Komisija paaiškino naujosiose gairėse ([106]), nuo Sprendimo *Aéroports de Paris* priėmimo dienos (2000 m. gruodžio 12 d.) oro uosto infrastruktūros eksploatavimas ir statyba turi būti laikomi patenkančiais į valstybės pagalbos kontrolės sritį. Tačiau dėl netikrumo, kuris buvo iki šio sprendimo priėmimo, valdžios institucijos galėjo teisėtai manyti, kad oro uosto infrastruktūros finansavimas nėra valstybės pagalba, taigi apie tokią priemonę nereikėjo pranešti Komisijai. Todėl Komisija iki 2000 m. gruodžio 12 d. taikytų finansavimo priemonių dabar negali ginčyti remdamasi valstybės pagalbos taisyklėmis.

([104]) Žr. 132 konstatuojamąją dalį.
([105]) Žr. 3 lentelę.
([106]) 28 ir 29 dalys.

(487) Be to, kaip nurodyta naujosiose gairėse ([107]), nebūtinai visa oro uosto veikla yra ekonominė. Veikla, už kurią iš esmės atsakinga valstybė, vykdanti oficialius išimtinius viešosios valdžios įgaliojimus, nėra ekonominė ir apskritai į valstybės pagalbos taisyklių taikymo sritį nepatenka.

(488) Pagal 4 lentelę 2004 ir 2009 m. suteiktos įrangos subsidijos panaudotos su riedėjimo taku, kilimo ir tūpimo taku, apšvietimu ir automobilių stovėjimo aikštele susijusioms investicijoms finansuoti. Šią infrastruktūrą ir įrangą komerciniais tikslais eksploatuoja PBPPR, kurie yra oro uosto veiklos vykdytojas ir išlaidas dengia šio turto naudotojų lėšomis. Taigi šios investicijos susijusios su komercine oro uostą valdančios įstaigos veikla. Todėl 2004 ir 2009 m. suteiktos įrangos subsidijos buvo naudingos ekonominei veiklai. Be to, jos suteiktos po 2000 m. gruodžio 12 d. Taigi atsižvelgiant į sąvokas „įmonė“ ir „ekonominė veikla“ šios subsidijos gali patekti į valstybės pagalbos taisyklių taikymo sritį.

(489) Tačiau 4 lentelėje nurodytos 1999 ir 2000 m. skirtos įrangos subsidijos, kurios panaudotos su oro uosto krovinių ir keleivių terminalais, kilimo ir tūpimo tako įranga ir kogeneracine jėgaine susijusioms investicijoms finansuoti, buvo suteiktos iki 2000 m. gruodžio 12 d. Todėl šiame sprendime Komisija tų priemonių nagrinėti neturi.

(490) Dėl subsidijų, kurias 2000–2005 m. Atlanto Pirėnų departamento generalinė taryba išmokėjo PBPPR pasiskolintam 779 000 EUR kapitalui ([108]) grąžinti, pažymėtina, kad šios subsidijos nurodytos 1990 m. lapkričio 5 d. sudaryto Po oro uosto finansavimo plano protokole. Šiame protokole valstybės institucijos neatšaukiamai įsipareigojo grąžinti nagrinėjamą skolą. Kadangi šis protokolas sudarytas anksčiau, negu priimtas Sprendimas *Aéroports de Paris*, taikant šį protokolą atliktų mokėjimų Komisija neturi nagrinėti pagal valstybės pagalbos taisykles.

(491) 8.2.1.2 skirsnyje Komisija nagrinėja, kiek su valstybės uždaviniais susijusių subsidijų iš tikrųjų panaudota veiklai, už kurią iš esmės atsakinga oficialius išimtinius viešosios valdžios įgaliojimus vykdanti valstybė, finansuoti.

8.2.1.2. ***Su valstybės uždaviniais susijusios subsidijos***

(492) Kaip nurodyta 3 lentelėje, oficiali tyrimo procedūra apima FIATA subsidijas ir subsidijas, panaudotas įvairioms investicijoms – investicijoms į Saugos ir orlaivių apsaugos nuo gaisro tarnybos (SSLIA) patalpas ir transporto priemones, taip pat į tomografus ([109]) – finansuoti. Šios subsidijos suteiktos taikant bendrąją valstybės uždavinių finansavimo Prancūzijos oro uostuose sistemą, apibūdintą 4.3.2 skirsnyje.

(493) Kaip jau priminta, pagal naująsias gaires ir teismų praktiką veikla, už kurią iš esmės atsakinga valstybė, vykdanti oficialius išimtinius viešosios valdžios įgaliojimus, nėra ekonominė ir apskritai nepatenka į valstybės pagalbos taisyklių taikymo sritį. Pagal naująsias gaires veikla, kaip antai oro eismo kontrolė, policijos veikla, muitinės veikla, apsauga nuo gaisro, priemonės, kuriomis siekiama civilinę aviaciją apsaugoti nuo neteisėtų veiksmų, ir investicijos į šiai veiklai būtiną infrastruktūrą ir įrangą, paprastai laikoma neekonomine ([110]).

(494) Be to, naujosiose gairėse nurodyta, jog tam, kad viešasis tokios neekonominės veiklos finansavimas nebūtų valstybės pagalba, jis turi būti skirtas tik dėl šios veiklos patirtoms sąnaudoms kompensuoti, ir dėl jo neturi būti netinkamai diskriminuojami oro uostai. Dėl antrosios sąlygos gairėse nurodyta, kad jeigu pagal tam tikrą teisinę tvarką yra įprasta, kad civiliniai oro uostai turi padengti tam tikras su jų eksploatavimu susijusias sąnaudas, o kiti civiliniai oro uostai – ne, pastariesiems oro uostams gali būti suteiktas pranašumas, neatsižvelgiant į tai, ar tos sąnaudos susijusios su veikla, kuri paprastai laikoma neekonomine ([111]).

([107]) 34 ir 35 dalys.
([108]) Žr. priešpaskutinę 3 lentelės eilutę.
([109]) Žr. 3 lentelės pirmąją ir antrąją eilutes.
([110]) 35 dalis.
([111]) 36 ir 37 dalys.

(495) Veikla, kuri finansuojama pagal 4.3.2 skirsnyje apibūdintą bendrąją valstybės uždavinių finansavimo Prancūzijos oro uostuose sistemą, yra tokia: civilinės aviacijos apsauga nuo neteisėtų veiksmų ([112]), policijos uždaviniai ([113]), gelbėjimas ir apsauga nuo gaisrų ([114]), oro transporto saugumo užtikrinimas ([115]), taip pat žmonių ir gamtos aplinkos apsauga ([116]). Ši veikla teisėtai gali būti laikoma veikla, už kurią atsakinga valstybė, vykdanti oficialius išimtinius viešosios valdžios įgaliojimus. Todėl Prancūzija pagal valstybės pagalbos teisę šiuos uždavinius teisėtai gali laikyti valstybinio, kitaip sakant, neekonominio, pobūdžio. Taigi ji taip pat gali numatyti teikti viešąjį finansavimą, skirtą sąnaudoms, kurias oro uostus valdančios įstaigos patyrė vykdydamos šiuos uždavinius, kompensuoti, jeigu šie uždaviniai joms pavesti nacionalinės teisės aktais ir jeigu dėl šio finansavimo nei suteikiama kompensacijos permoka, nei diskriminuojami oro uostai.

(496) Taigi iš 4.3.2 skirsnyje pateikto apibūdinimo matyti, kad Prancūzijos teisės aktuose nustatyta sistema pagrįsta griežtais sąnaudų patikros mechanizmais, taikomais ir *a priori*, ir *a posteriori*, užtikrinant, kad oro uostus valdančius įstaigos iš oro uosto mokesčio ir pagal papildomą priemonę gautų tik tokias sumas, kurios būtinos sąnaudoms padengti.

(497) Be to, ši sistema taikoma visiems Prancūzijos civiliniams oro uostams – tiek sistemos nuostatos, susijusios su kompensuojamų uždavinių tipais, tiek nuostatos dėl finansavimo priemonių. Todėl nediskriminavimo sąlyga įvykdyta. Iš tikrųjų nors Prancūzijos teisės aktais oro uostus valdančioms įstaigoms pavesta vykdyti valstybės uždavinius, pagal teisės aktus šiuos uždavinius finansuoja ne jos, bet valstybė. Taigi su šiais uždaviniais susijusias sąnaudas kompensuojant viešosiomis lėšomis, sąnaudos, kurias pagal Prancūzijos teisinę tvarką paprastai turėtų patirti oro uostus valdančios įstaigos, nesumažinamos.

(498) Todėl taikant šią sistemą Prancūzijos oro uostus valdančių įstaigų gautas finansavimas nėra valstybės pagalba.

(499) Taigi 3 lentelės antrojoje ir trečiojoje eilutėse nurodytos su valstybės uždaviniais susijusios subsidijos, panaudotos investicijoms į civilinės aviacijos apsaugą nuo neteisėtų veiksmų, taip pat į gelbėjimą ir orlaivių apsaugą nuo gaisrų finansuoti, nėra valstybės pagalba.

8.2.1.3. ***2004 ir 2009 m. suteiktos įrangos subsidijos***

(500) Lieka išnagrinėti, ar 2004 ir 2009 m. suteiktos įrangos subsidijos yra valstybės pagalba. Šios subsidijos nurodytos 13 lentelėje.

13 lentelė

Investicijos ir 2004 bei 2009 m. įrangos subsidijos

(mln. EUR)

Įrangos subsidijas suteikę subjektai	Suteikimo metai	Investicijų pobūdis	Bendra išmokėta suma	Bendra investicijų suma
Atlanto Pirėnų departamento generalinė taryba Akvitanijos regiono taryba Europos Sąjunga (ERPF)	2004	Riedėjimo tako darbai	1,6	2,6

([112]) Šiai kategorijai priklauso krovinių skyriuje esančio bagažo tikrinimas, keleivių ir rankinio bagažo tikrinimas ir bendrų vietų, iš kurių galima patekti į rezervuotą zoną, patikra.
([113]) Šiai kategorijai priklauso automatizuota sienų kontrolė vykdant biometrinį tapatybės nustatymą.
([114]) Kaip nurodyta 493 konstatuojamojoje dalyje, šios trys kategorijos naujosiose gairėse aiškiai paminėtos kaip neekonominės veiklos pavyzdžiai.
([115]) Šiai kategorijai priklauso gyvūnų keliamo pavojaus prevencija.
([116]) Šiai kategorijai priklauso aplinkos kontrolės priemonės.

(mln. EUR)

Įrangos subsidijas suteikę subjektai	Suteikimo metai	Investicijų pobūdis	Bendra išmokėta suma	Bendra investicijų suma
Po Pirėnų oro uosto jungtinė profesinė sąjunga	2009	Kilimo ir tūpimo tako ir apšvietimo įrangos atnaujinimas Automobilių stovėjimo aikštelės išplėtimas	4,1	5,1
Iš viso			5,8	7,7

Valstybiniai ištekliai ir priskirtinumas valstybei

(501) Atlanto Pirėnų departamento generalinė taryba PBPPR suteikė subsidijas, kurios finansuotos Atlanto Pirėnų departamento – decentralizuotos teritorinės valdžios institucijos – ištekliais. Reikia priminti, kad nagrinėjami ištekliai yra valstybiniai ištekliai. Iš tikrųjų taikant SESV 107 straipsnį teritorinės valdžios institucijų ištekliai laikomi valstybiniais ištekliais ([117]). Be to, tokių institucijų priimti sprendimai, kaip ir centrinės valdžios priimtos priemonės, priskirtini valstybei ([118]).

(502) Valstybei taip pat priskirtinos subsidijos, gautos iš Akvitanijos regiono tarybos ir jungtinės profesinės sąjungos, kuri yra vietos valdžios institucijų grupė, visiškai kontroliuojama šių institucijų.

(503) Be to, riedėjimo tako darbai iš dalies buvo finansuojami ERPF lėšomis. Taigi finansavimas ERPF lėšomis laikomas finansavimu valstybiniais ištekliais ir priskirtinas valstybei, nes finansuojant nauda suteikiama kontroliuojant atitinkamai valstybei narei ([119]).

(504) Todėl 2004 ir 2009 m. įrangos subsidijos visiškai finansuotos valstybiniais ištekliais ir priskirtinos valstybei, kaip tai suprantama pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

Oro uostą valdančiai įstaigai suteiktas atrankusis pranašumas

(505) Siekiant įvertinti, ar valstybės priemonė yra pagalba, reikėtų nustatyti, ar įmonė, kuriai ji skirta, gauna ekonominės naudos, dėl kurios nepatiria sąnaudų, kurias paprastai turėtų dengti nuosavais finansiniais ištekliais, arba neįgyja pranašumo, kurio neturėtų įprastomis rinkos sąlygomis ([120]), taip pat ar nagrinėjama priemonė gali būti laikoma kompensacija už viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymą, atitinkantį Sprendimo *Altmark* ([121]) sąlygas.

(506) Dėl laikymo kompensacija pirmiausia pažymėtina, kad Prancūzija aiškiai nenurodė, kad, jos nuomone, Po oro uostą valdančiai įstaigai pavesta teikti tikrą visuotinės svarbos paslaugą. Savo pastabose dėl sprendimo išplėsti procedūrą Prancūzija šiuo klausimu tik nurodė, kad „tuo metu [(prieš paskelbiant 2005 m. gaires)] nebuvo aiškiai taikytino teisinio pagrindo, todėl Prancūzijos institucijos teisėtai galėjo manyti, kad oro uosto infrastruktūros finansavimas, dėl kurio tuomet priimtas sprendimas, yra teritorijos planavimo politikos priemonė, kad šis oro uostas apskritai vykdo visuotinės ekonominės svarbos uždavinį ir kad šiam uždaviniui netaikoma valstybės pagalbos schema“ ([122]).

([117]) 2011 m. gegužės 12 d. Sprendimo *Région Nord-Pas-de-Calais*, jungtinės bylos T-267/08 ir T-279/08, 2011 m. Rink. p. II-01999, 108 punktas.

([118]) 2002 m. kovo 6 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimo jungtinėse bylose T-127/99, T-129/99, T-140/99, 2002 m. Rink. p. II-1330, 142 punktas.

([119]) Dėl ERPF išteklių laikymo valstybės pagalba žr., pavyzdžiui, Komisijos sprendimo byloje N 514/06 *South Yorkshire digital region broadband project* 29 konstatuojamąją dalį ir Komisijos sprendimo byloje N 44/10 *Development of infrastructure on Krievu Sala for relocation of port activities out of the city center* 69–70 konstatuojamąsias dalis.

([120]) 1990 m. vasario 14 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Prancūzija prieš Komisiją*, C-301/87, 1990 m. Rink. p. I-307, 41 punktas.

([121]) 2003 m. liepos 24 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Altmark Trans GmbH ir Regierungspräsidium Magdeburg prieš Nahverkehrsgesellschaft Altmark (Altmark)*, C-280/00, 2003 m. Rink. p. I-7747.

([122]) 13 punkto 1 dalis.

(507) Prancūzija pridūrė: „Prancūzijos institucijos mano, kad visi oro uostai, kurių metinis transporto srautas yra mažesnis negu 1 mln. keleivių, turi būti laikomi VESP teikėjais, atsižvelgiant į svarbų jų vaidmenį teritorijos planavimo ir regiono ekonominio ir socialinio vystymosi srityje, taip pat į tai, kad jų veiklos sritys tarpusavyje susijusios. Jos taip pat mano, kad šie oro uostai turi tik nedidelį poveikį bendrajai rinkai. Taigi, jų nuomone, jiems suteikto finansavimo nereikia laikyti valstybės pagalba arba jį reikia paskelbti suderinamu su bendrąja rinka, taip pat nereikia taikyti reikalavimo pranešti apie šį finansavimą pagal 2005 m. lapkričio 28 d. Komisijos sprendimo dėl SESV 106 straipsnio 2 dalies taikymo valstybės pagalbai, kompensacijos už viešąją paslaugą forma skiriamai tam tikroms įmonėms, kurioms patikėta teikti bendros ekonominės svarbos paslaugas, nuostatas (šis sprendimas galiojo iki 2011 m. gruodžio 20 d.)“ ([123]).

(508) Bet kuriuo atveju Komisija mano, kad šio pagrindimo neužtenka siekiant padaryti išvadą, jog Po oro uostą valdančiai įstaigai pavesta teikti tikrą visuotinės ekonominės svarbos paslaugą. Kaip nurodyta naujosiose gairėse ([124]), Komisija mano, kad tinkamai pagrįstais atvejais visą oro uosto valdymą galima laikyti visuotinės ekonominės svarbos paslauga. Tačiau, Komisijos nuomone, tai įmanoma tik tuomet, jeigu nesant oro uosto bent dalis regiono, kurį šis oro uostas gali aptarnauti, būtų atskirta nuo likusios Sąjungos dalies tiek, kad būtų pakenkta regiono ekonominiam ir socialiniam vystymuisi.

(509) Remiantis šiuo principu negalima daryti prielaidos, kad visų Prancūzijos oro uostų, kurių metinis transporto srautas mažesnis negu 1 mln. keleivių, valdymas yra tikra visuotinės ekonominės svarbos paslauga. Prancūzija turi įvertinti konkrečią visų šiai kategorijai priklausančių oro uostų padėtį ir tokią analizę pateikti Komisijai, jeigu nori pagrįsti teiginį, kad šio oro uosto valdymas yra visuotinės ekonominės svarbos paslauga. Tik tokiomis sąlygomis Komisija kiekvienu konkrečiu atveju galėtų patikrinti, ar Prancūzija nepadarė akivaizdžios vertinimo klaidos nusprendusi, kad atitinkamas oro uostas teikia visuotinės ekonominės svarbos paslaugą.

(510) Šiuo atveju nebuvo pateikta jokia konkreti tokio pobūdžio analizė, susijusi su Po oro uostu. Be to, atsižvelgiant į tai, kad netoli yra Tarbo oro uostas (už 50 km; automobiliu iki jo reikia važiuoti ne ilgiau kaip 40 min.), negalima teigti, kad be Po oro uosto dalis regiono, kurį jis gali aptarnauti, būtų atskirta nuo likusios Sąjungos dalies tiek, kad būtų pakenkta regiono ekonominiam ir socialiniam vystymuisi. Pritarus tokiam argumentui būtų padaryta akivaizdi vertinimo klaida kvalifikuojant pagalbą.

(511) Pagal Komisijos komunikatą dėl Europos Sąjungos valstybės pagalbos taisyklių taikymo kompensacijai už visuotinės ekonominės svarbos paslaugų teikimą ([125]) tam, kad būtų patenkinta pirmoji Sprendimo *Altmark* sąlyga, su viešąja paslauga susijęs uždavinys turi būti pavestas dokumentu arba keliais dokumentais, kurie pagal valstybių narių teisės aktus gali būti įstatymai, kiti teisės aktai arba sutartys. Be to, dokumente arba keliuose dokumentuose turi būti nurodytas bent viešųjų paslaugų įsipareigojimų turinys ir trukmė, atitinkama įmonė ir prireikus atitinkama teritorija, bet kokių atitinkamos institucijos įmonei suteiktų išskirtinių arba specialiųjų teisių pobūdis, kompensacijos apskaičiavimo, kontrolės ir peržiūros kriterijai, galimų kompensacijos permokų vengimo ir išieškojimo tvarka. Vieninteliai Prancūzijos pateikti dokumentai, kurie galbūt gali būti tokie dokumentai, yra 1965 m. nutarimas ([126]) ir vienas po kito priimti jo priedai, nes jais nustatytos įvairios PBPPR pareigos, susijusios su konkretų laikotarpį vykdomu eksploatavimu (įskaitant tokius klausimus kaip darbo valandos arba vienodas požiūris į naudotojus), techninę priežiūrą, priežiūrą ir tvarkymu. Tačiau nė viename iš šių dokumentų nenustatytos pagal finansinio kompensavimo mechanizmą taikomos apskaičiavimo ir peržiūros taisyklės.

(512) Todėl remdamasi bylos medžiaga Komisija mano, kad Po oro uosto valdymas negali būti laikomas tikra visuotinės ekonominės svarbos paslauga.

(513) NET jeigu jis tokia paslauga ir būtų, šiame tyrime nagrinėjamos įrangos subsidijos vis dėlto neatitinka kartu taikomų Sprendimo *Altmark* sąlygų. Iš tikrųjų tai yra įvairios konkrečios subsidijos, įvairiais laikotarpiais išmokėtos siekiant padengti investicines sąnaudas, kurios šiais laikotarpiais buvo būtinos. Taigi šios subsidijos neskirtos pagal objektyviai, skaidriai ir *ex ante* nustatytą kompensavimo mechanizmą, t. y. valstybės institucijoms pavedus PBPPR valdyti oro uostą arba priėmus dokumentus, kuriais pratęsiamos arba patikslinamos šio valdymo taisyklės. Todėl šios subsidijos neatitinka antrosios Sprendimo *Altmark* sąlygos, kuri yra tokia: „kriterijai, kuriais remiantis apskaičiuojama kompensacija, turi būti nustatyti iš anksto objektyviu ir skaidriu būdu, kad nebūtų suteikta ekonominė nauda, kuri galėtų sudaryti palankesnes sąlygas įmonei gavėjai konkuruojančių įmonių atžvilgiu“ ([127]).

([123]) 13 punkto 3 dalis.
([124]) 72 dalis.
([125]) OL C 8, 2012 1 11, p. 4; 52 punktas.
([126]) Žr. 27 konstatuojamąją dalį.
([127]) Žr. 118 išnašoje minėto Sprendimo *Altmark* 90 punktą.

(514) Kadangi nagrinėjamos įrangos subsidijos neatitinka Sprendimo *Altmark* sąlygų, reikia patikrinti (kaip jau nurodyta), ar šios subsidijos suteiktos įprastomis rinkos sąlygomis.

(515) Šiuo klausimu reikėtų priminti, kad „kapitalas, kurį valstybė tiesiogiai arba netiesiogiai suteikia įmonei tokiomis sąlygomis, kurios atitinka įprastas rinkos sąlygas, negali būti laikomas valstybės pagalba“ ([128]).

(516) Siekiant nustatyti, ar 2004 ir 2009 m. įrangos subsidijos suteiktos įprastomis rinkos sąlygomis, joms reikėtų taikyti rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą. Reikėtų įvertinti, ar teikiant šias subsidijas vietos valdžios institucijos iš jų galėjo tikėtis kokios nors finansinės grąžos, į šią analizę neįtraukiant paties pelno, kurį tikėtasi gauti vykdant vietos ekonominę plėtrą.

(517) Šiuo atveju Komisija pirmiausia pažymi, kad PBPPR oro uostą valdo pagal koncesijos sutartį, kuri baigs galioti 2015 m. Šio oro uosto nuosavybė, kuri iš pradžių priklausė valstybei, 2007 m. sausio 1 d. buvo perduota jungtinei profesinei sąjungai. Taigi PBPPR nėra aikštelių ir infrastruktūros savininkas.

(518) Šiuo klausimu savo pastabose PBPPR dėl įrangos subsidijų nurodė, kad „šios sumos atitinka investicijas, kurias oro uosto infrastruktūros savininkai atliko infrastruktūrai prižiūrėti ir tobulinti; taigi jos atliktos siekiant vien naudos savininkams. Tačiau PBPPR, kaip oro uostą valdanti įstaiga, dėl šių sumų jokios ekonominės naudos negavo“ (praleistos išnašos). PBPPR priduria: „Taigi įrangos subsidijos, kurias išmokėjo koncesiją suteikianti institucija ir vietos valdžios institucijos, kaip oro uosto infrastruktūros savininkės, pagal šią įrenginių koncesijos sutartį visiškai įprastai yra skirtos darbams, susijusiems su pritaikymu pagal standartus, technine priežiūra ir oro uosto teikiamos viešosios paslaugos tobulinimu, atlikti siekiant didinti savininkių turto vertę. Taigi tai investicijos, kurias paprastai turi atlikti viešųjų įrenginių savininkas, o ne juos eksploatuojantis subjektas.“

(519) Tačiau iš bylos medžiagos matyti, kad pagal koncesijos nuostatas finansuoti būtinas investicijas turi būtent PBPPR, o ne viešasis savininkas. Antai 1965 m. nutarimu, kuriuo suteikta koncesija, koncesininkui aiškiai pavesta statyti, tvarkyti ir prižiūrėti statinius, pastatus, įrenginius ir įrangą. Prancūzija tai patvirtino: „Taigi investicijas, kurių reikia oro uostui pritaikyti pagal standartus, atnaujinti, prižiūrėti, plėsti arba modernizuoti, turi skirti koncesininkas.“

(520) Šiuo klausimu Prancūzija pažymėjo, kad prie 1965 m. nutarimo pridėtu 2001 m. lapkričio 8 d. priedu (toliau – trečiasis priedas) koncesijos nuostatos, visų pirma dėl investicijų į oro uosto priežiūrą ir atnaujinimą padengimo, nepaneigtos. Be to, ji pažymėjo, kad 2010 m. kovo 3 d. priedu (toliau – ketvirtasis priedas), kurį, 2007 m. perleidus nuosavybę, sudarė jungtinė profesinė sąjunga ir PBPPR, koncesijos nuostatos taip pat nepaneigtos ir, kaip ir ankstesniais priedais, koncesininkas įpareigotas padengti jo veiklai būtinas investicijas ([129]).

(521) Taigi kaip matyti išnagrinėjus 1965 m. nutarimą ir jo priedus ir kaip patvirtino Prancūzija, atlikti ir finansuoti investicijas, kaip antai tas, kurioms skirtos nagrinėjamos įrangos subsidijos, turi būtent PBPPR, kitaip, nei teigia šie rūmai.

(522) Be to, akivaizdu, kad suteikiant 2004 ir 2009 m. įrangos subsidijas įvairios atitinkamos vietos valdžios institucijos negalėjo tikėtis tokios investicijų grąžos, kuri būtų patenkinusi vietoj jų veikiantį rinkos ekonomikos veiklos vykdytoją. Iš tikrųjų 2004 m. aikštelės ir infrastruktūra priklausė valstybei, o 2009 m. – jungtinei profesinei sąjungai. Tačiau vienintelės abiejų šių viešųjų savininkų iš Po oro uosto gautos pajamos buvo valstybinis nuomos mokestis, kuris iki 2010 m. siekė ne mažiau kaip 100 frankų (FRF) per metus, o 2010 m. padidintas iki 100 EUR per metus. Dėl 2004 ir 2009 m. įrangos subsidijų šis valstybinis nuomos mokestis, kurio dydis nustatytas 1965 m. nutarimu ir pakeistas kai kuriais jo priedais, nepadidėjo. Taigi nei valstybė, nei jungtinė profesinė sąjunga, kaip savininkės, negalėjo tikėtis, kad dėl atitinkamai 2004 ir 2009 m. suteiktų investicijų subsidijų gali būti gauta konkrečios investicijų grąžos, bent iki koncesijos sutarties galiojimo pabaigos, numatytos 2015 m. Be to, iš jokios bylos medžiagos negalima spręsti, kad valstybė arba jungtinė profesinė sąjunga atitinkamai 2004 ir 2009 m. galėjo tikėtis,

([128]) 33 išnašoje minėto 2002 m. gegužės 16 d. Sprendimo *Stardust Marine* 69 punktas.

([129]) Ketvirtajame priede nurodyta schema, taikoma su koncesija susijusiam grąžinamam turtui, kuris apima visą koncesiją suteikiančios institucijos koncesininkui perduotą kilnojamąjį ir nekilnojamąjį turtą. Grąžinamas turtas apima oro uostui eksploatuoti būtinas aikšteles, statinius, pastatus, įrenginius, tinklus ir intelektinius kūrinius, kuriuos koncesininkas atnaujino, įrengė arba sukūrė koncesijos suteikimo laikotarpiu, taip pat oro uostui eksploatuoti būtiną kilnojamąjį turtą, kurį koncesininkas atnaujino arba įrengė koncesijos suteikimo laikotarpiu. Pagal ketvirtąjį priedą šis turtas privalo būti nemokamai grąžintas koncesiją suteikiančiai institucijai ir baigus galioti koncesijos sutarčiai turi būti labai gerai prižiūrėtas. Ketvirtajame priede taip pat nurodyta, kad baigus galioti koncesijos sutarčiai koncesiją suteikianti institucija mokės metines paskolų, kurias koncesininkas tinkamai paėmė koncesijos sutartyje nurodytai įrangai įrengti, palūkanas ir išsimokamojo grąžinimo įmokas, taip pat koncesininkui grąžins avansus, kuriuos šis galėjo įmokėti naudodamas nuosavus išteklius, arba padengs neamortizuotą įrenginių, kuriuos koncesininkas įrengė naudodamas nuosavus išteklius, vertę, jeigu grąžinti šių avansų ir padengti vertės nebuvo galima įtraukus juos į oro uosto apyvartinį kapitalą. Dėl šių finansinių nuostatų, taikytinų baigus galioti koncesijos sutarčiai, nekyla abejonių, kad skiriant oro uosto veiklai būtinas investicijas jas turi padengti koncesininkas.

kad dėl šių įrangos subsidijų padidės turto vertė, todėl nuo 2016 m. pradėjus galioti naujai koncesijos sutarčiai abu subjektai galės gauti investicijų grąžos. Visų pirma Prancūzija nepateikė jokios informacijos apie valstybės arba jungtinės profesinės sąjungos numatytas būsimos koncesijos sutarties nuostatas ir numatytus galimus mokesčius, kurių oro uosto savininkas galėjo tikėtis dėl tokių nuostatų.

(523) Vietos valdžios institucijos, kurios dalyvavo finansuojant nagrinėjamas subsidijas ir tuo metu, kai jos suteiktos, nebuvo aikštelių ir infrastruktūros savininkės – tiesioginės arba netiesioginės (per jungtinę profesinę sąjungą), taip pat *a fortiori* negalėjo tikėtis investicijų grąžos, dėl kurios būtų užtikrintas jų investicinių išlaidų pelningumas. Ši pastaba taikoma Atlanto Pirėnų departamento generalinei tarybai ir Akvitanijos regiono tarybai, kurios tuo metu, kai 2004 m. nusprendė padėti finansuoti riedėjimo tako darbus, nebuvo oro uosto savininkės.

(524) Be to, pažymėtina, kad, kaip teigia Prancūzija, „vietos valdžios institucijų sprendimas investuoti pagrįstas ne vien tiesioginiu būsimu pelningumu, o PBPPR moka tik simbolinį mokestį. Vietos valdžios institucijos investuoti nusprendžia remdamosi su ekonomine ir turizmo plėtra susijusia nauda regionui, kurią tikimasi gauti atitinkamu laiku.“ Šis teiginys patvirtina, kad vietos valdžios institucijos nesitikėjo iš savo investicinių išlaidų gauti kokio nors pelno. Į vienintelį pelną, kurio tikėjosi vietos valdžios institucijos ir kuris susijęs su ekonomine ir turizmo plėtra, vietoj šių institucijų veikiantis rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas nebūtų atsižvelgęs. Tai reiškia, kad nagrinėjamoms įrangos subsidijoms rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principas net netaikytinas.

(525) Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, 2004 ir 2009 m. įrangos subsidijos neatitinka rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijaus. Iš tikrųjų dėl šių subsidijų sumažėjo investicinės sąnaudos, kurias būtų turėję patirti PBPPR, nes šias subsidijas suteikusios vietos valdžios institucijos ateityje nebūtų gavusios pakankamos investicijų grąžos. Be to, kadangi šią naudą gavo viena įmonė, ji įgijo atrankųjį pranašumą.

8.2.1.4. ***Poveikis Sąjungos tarpusavio prekybai ir konkurencijai***

(526) PBPPR, kaip Po oro uostą valdanti įstaiga, visų pirma konkuruoja su kitais oro uostais, ypač tais, kurie aptarnauja tą pačią keleivių traukos zoną. Šiuo klausimu Komisija pažymi, kad Tarbo-Lurdo-Pirėnų oro uostas yra už 50 km nuo Po oro uosto, ir nuo 2009 m. iš jo taip pat buvo vykdomi skrydžiai į Londoną. Už mažiau negu 100 km nuo Po oro uosto taip pat yra Bjarico-Anglė-Bajonos oro uostas, iš kurio vykdomi skrydžiai į Šarlerua, Londono Stanstedo oro uostą, Mančesterį ir kitas Jungtinėje Karalystėje esančias paskirties vietas. Taigi dėl PBPPR gautos pagalbos gali būti iškraipyta konkurencija. Kadangi oro uostų paslaugų rinka ir oro transporto rinka yra atviros konkurencijai Sąjungoje, dėl pagalbos taip pat gali būti daromas poveikis valstybių narių tarpusavio prekybai.

(527) Apskritai pažymėtina, kad Sąjungos oro uostus valdančios įstaigos konkuruoja tarpusavyje siekdamos pritraukti oro transporto bendroves. Iš tikrųjų oro transporto bendrovės maršrutus, kuriais teikia paslaugas, ir atitinkamą skrydžių dažnį nustato remdamosi įvairiais kriterijais. Šie kriterijai apima galimus klientus, kurie, kaip gali tikėtis oro transporto bendrovės, keliaus maršrutais, taip pat šių maršrutų pradžioje ir pabaigoje esančių oro uostų ypatumus.

(528) Oro transporto bendrovės visų pirma nagrinėja tokius kriterijus kaip teikiamų oro uosto paslaugų pobūdis, šalia oro uosto įsikūrę gyventojai, šalia jo vykdoma ekonominė veikla, perkrova, sausumos kelias, kuriuo galima atvažiuoti į oro uostą, taip pat mokesčių dydis ir bendros komercinės naudojimosi oro uosto infrastruktūra ir paslaugomis sąlygos. Mokesčių dydis – svarbus veiksnys, nes oro uostui skirtos viešosios lėšos gali būti panaudotos dirbtinai mažiems oro uosto mokesčiams išlaikyti siekiant pritraukti oro transporto bendroves, taigi dėl šių lėšų konkurencija gali būti labai iškraipyta ([130]).

(529) Todėl oro transporto bendrovės savo išteklius, visų pirma orlaivius ir įgulą, įvairiems maršrutams skiria atsižvelgdamos, be viso kito, į oro uostus valdančių įstaigų teikiamas paslaugas ir jų nustatytas tokių paslaugų kainas.

(530) Iš visos šios informacijos matyti, kad skyrus 2004 ir 2009 m. įrangos subsidijas, dėl kurių PBPPR suteikta ekonominės naudos, galėjo pagerėti PBPPR padėtis, palyginti su kitų Europos oro uostus valdančių įstaigų padėtimi. Todėl dėl šių subsidijų galėjo būti iškraipyta konkurencija ir daromas poveikis valstybių narių tarpusavio prekybai.

([130]) Naujųjų gairių 43 dalis.

8.2.1.5. ***Išvada dėl pagalbos***

(531) Dėl 483–530 konstatuojamosiose dalyse išdėstytų priežasčių įrangos subsidijos, kurios 2004 ir 2009 m. suteiktos PBPPR, yra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

8.2.2. PAGALBOS NETEISĖTUMAS

(532) 2004 ir 2009 m. įrangos subsidijos suteiktos apie jas nepranešus.

(533) Kaip jau nurodyta, Prancūzija savo pastabose pažymėjo, kad, jos nuomone, visi oro uostai, kurių metinis transporto srautas yra mažesnis negu 1 mln. keleivių, turi būti laikomi visuotinės ekonominės svarbos paslaugų teikėjais, todėl jiems suteikto finansavimo nereikia laikyti valstybės pagalba arba jį reikia paskelbti suderinamu su vidaus rinka, taip pat nereikia taikyti reikalavimo pranešti apie šį finansavimą pagal 2005 m. VESP sprendimo nuostatas.

(534) Tačiau, kaip jau nurodyta, remdamasi bylos medžiaga Komisija mano, kad Po oro uosto valdymas negali būti laikomas tikra visuotinės ekonominės svarbos paslauga. Dėl šios priežasties negalėjo būti atleista nuo reikalavimo pranešti apie 2004 ir 2009 m. subsidijas (toks reikalavimas pagal 2005 m. VESP sprendimą nustatytas SESV 108 straipsnio 3 dalyje).

(535) Be to, kaip jau nurodyta, šios subsidijos suteiktos nesilaikant objektyviai, skaidriai ir *ex ante* nustatyto kompensavimo mechanizmo, t. y. mechanizmo, nustatyto valstybės institucijoms pavedus PBPPR valdyti oro uostą arba priėmus dokumentus, kuriais pratęsiamos arba patikslinamos šio valdymo taisyklės. Taigi šios subsidijos neatitinka VESP sprendimo 4 straipsnio d punkte nustatyto kriterijaus, pagal kurį dokumente arba dokumentuose, kuriais pavedama teikti visuotinės ekonominės svarbos paslaugą, turi būti nurodyti kompensacijos apskaičiavimo, kontrolės ir peržiūros kriterijai. Tai antra priežastis, dėl kurios negalėjo būti atleista nuo reikalavimo pranešti apie 2004 ir 2009 m. įrangos subsidijas (toks reikalavimas pagal 2005 m. VESP sprendimą nustatytas SESV 108 straipsnio 3 dalyje).

(536) Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, 2004 ir 2009 m. įrangos subsidijos yra neteisėta pagalba.

8.2.3. SUDERINAMUMAS SU VIDAUS RINKA

(537) Kaip jau paaiškinta, dėl 2004 ir 2009 m. suteiktų įrangos subsidijų sumažėjo investicinės sąnaudos, kurias paprastai būtų turėję patirti PBPPR. Taigi šios subsidijos yra investicinė pagalba. Be to, jos suteiktos iki naujųjų gairių įsigaliojimo 2014 m. balandžio 4 d. Pagal šias gaires Komisija oro uostams suteiktai neteisėtai investicinei pagalbai taiko taisykles, galiojusias pagalbos suteikimo dieną ([131]).

(538) Dėl 2009 m. subsidijos pažymėtina, kad ją teikiant galiojo 2005 m. gairės, taigi būtent šį dokumentą reikėtų taikyti. Tačiau 2004 m. subsidija suteikta prieš įsigaliojant 2005 m. gairėms, o tuo metu konkretus oro uostams suteiktos investicinės pagalbos suderinamumo kriterijus nebuvo nustatytas. Taigi šią subsidiją Komisija turi vertinti tiesiogiai remdamasi SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktu, atsižvelgdama į šiuo klausimu taikomą savo sprendimų priėmimo praktiką. Reikėtų priminti, kad Komisijos sprendimų priėmimo praktika, susijusi su oro uostus valdančioms įstaigoms suteiktos pagalbos suderinamumo vertinimu, konsoliduota 2005 m. gairėmis. Todėl Komisija mano, kad 2004 m. subsidijos suderinamumą su vidaus rinka reikėtų vertinti pagal 2005 m. gairėse nustatytus kriterijus.

(539) Taigi remdamasi 2005 m. gairėmis ([132]) Komisija 2004 ir 2009 m. įrangos subsidijas išnagrinėjo pagal šiuos kriterijus:

— infrastruktūros statyba ir naudojimasis ja atitinka aiškiai nustatytą visuotinės svarbos tikslą (regiono vystymasis, susisiekimas ir kt.),

— infrastruktūra yra būtina ir proporcinga nustatytam tikslui,

— dėl infrastruktūros suteikiamos pakankamos galimybės oro uostu naudotis vidutinės trukmės laikotarpiu, visų pirma atsižvelgiant į dabartinės infrastruktūros naudojimą,

([131]) Naujųjų gairių 173 dalis.
([132]) 61 dalimi.

— visiems galimiems naudotojams suteikiamos vienodos ir nediskriminacinės galimybės naudotis infrastruktūra,

— nedaromas Sąjungos interesui prieštaraujantis poveikis tarpusavio prekybos plėtojimui.

(540) Be to, oro uostams suteikta valstybės pagalba, kaip ir bet kokia kita valstybės pagalba, turi ne tik atitikti 539 konstatuojamojoje dalyje išdėstytus kriterijus, bet ir būti būtina nustatytam tikslui pasiekti ir proporcinga šiam tikslui, kad ją būtų galima paskelbti suderinama su vidaus rinka pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą. Taigi Komisija nagrinės, kaip laikomasi ne tik 2005 m. gairėse nurodytų kriterijų, bet ir šių būtinumo ir proporcingumo kriterijų.

(541) Pirmiausia Komisija pažymi, kad pagal 2005 m. gaires sąnaudos, kurios tinkamos finansuoti oro uostui skirtos investicinės pagalbos lėšomis, turi būti tik su pačia oro uosto infrastruktūra (kilimo ir tūpimo takais, terminalais, orlaivių stovėjimui skirta zona ir kt.) arba tiesioginio palaikymo infrastruktūra (priešgaisriniais įrenginiais, saugos ar saugumo įranga) susijusios investicinės sąnaudos. Tačiau į tinkamas finansuoti sąnaudas neturi būti įtrauktos komercinės veiklos, tiesiogiai nesusijusios su pagrindinėmis oro uosto veiklos rūšimis, sąnaudos, pavyzdžiui, patalpų ir nekilnojamojo turto statybos, finansavimo, eksploatavimo ir nuomos oro uosto teritorijoje, įrengiant ne tik darbo kabinetus ir sandėlius, bet ir viešbučius, pramonės įmones, taip pat parduotuves, maitinimo įstaigas, automobilių stovėjimo aikšteles, sąnaudos.

(542) Visa 2004 m. subsidija panaudota riedėjimo tako darbams finansuoti. Pagal 2005 m. gaires visos šių darbų investicinės sąnaudos buvo tinkamos finansuoti investicinės pagalbos lėšomis, nes riedėjimo takas yra oro uosto infrastruktūra. 2009 m. subsidija suteikta siekiant padėti finansuoti kelias investicijas, susijusias su kilimo ir tūpimo taku ir apšvietimu, taip pat automobilių stovėjimo aikštelės išplėtimu, kurio sąnaudos sudarė nedidelę bendrų investicinių sąnaudų dalį ([133]). Kilimo ir tūpimo takas ir apšvietimo įranga yra oro uosto infrastruktūros dalis. Todėl su šia infrastruktūra susijusios investicinės sąnaudos yra tinkamos finansuoti. Tačiau į tinkamas finansuoti sąnaudas nereikia įtraukti su automobilių stovėjimo aikštele susijusių sąnaudų, nes ši aikštelė nėra oro uosto infrastruktūros dalis. Bendra 2009 m. subsidijos suma, t. y. 4,1 mln. EUR, neviršija visos tinkamų finansuoti sąnaudų, susijusių su kilimo ir tūpimo taku ir apšvietimu, sumos, t. y. 4,7 mln. EUR. Taigi 2009 m. subsidija buvo panaudota tik tinkamoms finansuoti sąnaudoms padengti ([134]).

(543) 2004 ir 2009 m. įrangos subsidijos (kurių bendros sumos atitinkamai yra 1,6 ir 4,1 mln. EUR) neviršija apskaičiuotų su abiem subsidijomis susijusių tinkamų finansuoti sąnaudų (atitinkamai 2,6 ir 4,7 mln. EUR), tačiau dėl jų pasiektas didelis pagalbos intensyvumas (atitinkamai 62 ir 88 %).

8.2.3.1. ***Aiškiai nustatytas visuotinės svarbos tikslas***

(544) 2004 m. įrangos subsidija panaudota riedėjimo tako darbams finansuoti, siekiant šią įrangą pritaikyti pagal standartus, kad būtų galima geriau paskirstyti transporto srautą ir taip patenkinti su intensyviausių komercinio transporto srautų laikotarpiais susijusius poreikius.

(545) Tinkamos finansuoti investicijos, kurios buvo finansuotos 2009 m. įrangos subsidija, skirtos kilimo ir tūpimo tako ir apšvietimo įrangos remonto darbams, būtiniems siekiant užtikrinti, kad aerodromas ir toliau galėtų priimti vidutinio dydžio orlaivius, kuriuose yra 200–250 vietų, ir gautų sertifikatą, dėl kurio galėtų toliau juos priimti. Iš tikrųjų 1992–1993 m. įrengtą III kategorijos apšvietimo sistemą ir 1990 m. nutiestą manevravimo laukų dangą reikėjo, viena vertus, suremontuoti, nes jos buvo senos (apskritai jos naudojamos apie 10–15 m.), kita vertus, pritaikyti pagal standartus. Pritaikyti pagal standartus jas reikėjo dėl to, kad atsižvelgiant į nutarime dėl aerodromų patvirtinimo ir eksploatavimo sąlygų nustatytus rodiklius, visų pirma susijusius su 3 kategorijos tiksliuoju artėjimu tūpti, greitai galėjo būti panaikintas oro uosto sertifikatas.

(546) Taigi nei dėl 2004 m. subsidijos, nei dėl 2009 m subsidijos pajėgumai labai nepadidėjo. Šiomis subsidijomis daugiausia finansuoti remonto ir pritaikymo pagal standartus darbai, kuriais buvo siekiama išlaikyti tinkamos būklės infrastruktūrą, kad būtų galima toliau priimti tam tikrų tipų orlaivius, kurie buvo priimami iki tol, ir toliau užtikrinti iki tol buvusį transporto srautą, taip pat gerinti oro uosto veiklą laikotarpiu, kuriuo eismas intensyviausias.

([133]) Mažiau negu 10 % bendrų investicinių sąnaudų (žr. 4 lentelę ir ten pat 1 išnašą).
([134]) Žr. Komisijos sprendimo byloje SA.38168, Kroatija – *Dubrovnik Airport Development*, 10 ir 28 punktus.

(547) Daug Po oro uosto keleivių yra verslininkai, jie sudaro 60–70 % viso transporto srauto. Taip yra dėl to, kad Po ir jo apylinkėse veikia daug įmonių. Šiuo klausimu Prancūzija nurodė, kad Po baseinas yra trečias regiono *Grand Sud-Ouest* ekonominis centras (su *Lacq* ir *Oloron* baseinais). Po yra įsteigtos įvairių didžiųjų įmonių tarptautinės ir regioninės buveinės, taip pat mokslinių tyrimų ir gamybos centrai. Jeigu nebūtų Po oro uosto arba labai sumažėtų jo galimybės priimti orlaivius, būtų pakenkta šiai ekonominei veiklai, nes verslo reikalais keliaujantys asmenys paprastai nori kuo labiau sutrumpinti kelionės laiką ir visų pirma turėti galimybę išvykti ir grįžti tą pačią dieną. Taigi jeigu verslo reikalais vykstant į Po arba iš Po reikėtų naudotis oro uostu, kuris nėra arčiausiai miesto, kaip antai Tarbo oro uostu, daug įmonių tai galėtų laikyti trūkumu.

(548) Be to, Po oro uostas priima daug turistų, nes visų pirma arti yra Pirėnų kalnai ir žiemos sporto bazės. PBPPR nurodytuose tyrimuose konkrečiai pažymėta, kad vien bendrovės *Ryanair* keleiviai, daugiausia turistai, viešėdami Po regione 2005 m. iš viso išleido 8 mln. EUR, o 2010 m. –56 mln. EUR.

(549) Dėl šių įvairaus pobūdžio priežasčių 2004 ir 2009 m. PBPPR gautos įrangos subsidijos prisidėjo prie Po ir jo regiono ekonominės plėtros, nes šis oro uostas daro poveikį turizmui ir apskritai ekonominei veiklai.

(550) Šios subsidijos taip pat padėjo užtikrinti susisiekimą su regionu, visų pirma turistų ir verslo reikalais keliaujančių asmenų susisiekimą. Šiuo klausimu pažymėtina, kad Po oro uostas yra už 50 km nuo Tarbo oro uosto ir už 100 km – nuo Bjarico oro uosto. Taigi atsižvelgiant į atstumą nuo Po iki Bjarico oro uostų keleiviai, kuriems svarbus laiko veiksnys, ypač verslo reikalais keliaujantys asmenys, Bjarico oro uostą nelabai galėtų laikyti tinkama alternatyva.

(551) Be to, akivaizdu, kad šių trijų oro uostų keleivių tipai gana skirtingi:

— Po oro uostui visų pirma būdinga tai, kad keliauja daug verslininkų, ir gana didelę bendro transporto srauto dalį sudaro *Air France* ir *Régional* šalies lygmeniu teikiamos transporto paslaugos,

— Bjarico oro uostui būdinga tai, kad keliauja daug turistų – jie vyksta į Atlanto vandenyno pakrantę ir prie Ispanijos sienos, taip pat tai, kad vasarą teikiama daug sezoninių transporto paslaugų ir vykdoma daug pigių skrydžių,

— Tarbo oro uostas pirmiausia yra nišinė rinka (teikiamos paslaugos iš esmės susijusios su Lurdo religine vietove), kurioje vykdoma daug nereguliariųjų tarptautinių skrydžių (užsakomaisiais reisais). Tai patvirtina aplinkybė, kad 2001–2011 m. šio oro uosto transporto srautas buvo apie 400 000 keleivių per metus, išskyrus 2008 m., kuriais jis didžiausias – 678 000 keleivių, ir tai sutampa su jubiliejiniais Lurdo vietovės metais.

(552) Iš šios informacijos matyti, kad įvairūs oro uostai aptarnauja gana skirtingus rinkos segmentus, taigi vieni kitus gali pakeisti tik iš dalies. Šią informaciją galima pagrįsti transporto srauto statistikos, kuri nagrinėjant konkurencijos iškraipymo dėl suteiktos pagalbos mastą išsamiau pristatyta 567–572 konstatuojamosiose dalyse, tyrimu. Taigi suteikus investicinę pagalbą, dėl kurios galima išlaikyti tinkamą Po oro uosto būklę, sudarytos šiek tiek palankesnės sąlygos susisiekti su regionu, nes dėl šios pagalbos keleiviams ir oro transporto bendrovėms nereikia rinktis idealiai netinkančio pakaitinio oro uosto.

(553) Be to, į Po nenutiesta greitųjų traukinių geležinkelio linija; artimiausia linija eina į Bordo, ir iki jos maždaug 1.40 val. kelio. Taigi greituoju traukiniu, kaip alternatyvia transporto priemone, vykstant į daugelį paskirties vietų, į kurias iš Po galima nuskristi trumpuoju maršrutu, kelionės laikas daug ilgesnis, todėl greitasis traukinys yra labai netinkama pakaitinė transporto priemonė. Dėl artimiausių Ispanijos oro uostų pažymėtina, kad sausumos keliu greičiausiai į juos galima nuvažiuoti beveik per dvi valandas, taigi tikėtina, kad daugeliui keleivių jie nėra tinkama alternatyva Po oro uostui.

(554) Todėl akivaizdu, kad nors yra oro transportui alternatyvių transporto priemonių, kuriomis galima vykti iš Po, ir nors arti įsikūręs Tarbo oro uostas, 2004 ir 2009 m. įrangos subsidijos padėjo užtikrinti geresnį susisiekimą su regionu, taip pat geresnį regiono ekonominį vystymąsi.

8.2.3.2. ***Infrastruktūra yra būtina ir proporcinga nustatytam tikslui***

(555) Kaip nurodyta 546 konstatuojamojoje dalyje, dėl 2004 ir 2009 m. įrangos subsidijomis finansuotų darbų pajėgumai labai nepadidėjo, o darbų tikslas buvo tik išlaikyti tokios būklės infrastruktūrą, kad būtų galima priimti orlaivius, kurie buvo priimami iki tol, ir geriau patenkinti poreikius laikotarpiais, kuriais eismas intensyviausias.

(556) Taigi šios investicijos neviršijo to, kas būtina siekiant oro uoste ir toliau tinkamomis sąlygomis priimti orlaivius, kurie buvo priimami iki tol, įskaitant laikotarpį, kuriuo eismas intensyviausias. Todėl šios investicijos buvo būtinos ir proporcingos nustatytam tikslui.

8.2.3.3. ***Dėl infrastruktūros suteikiamos pakankamos galimybės naudotis oro uostu vidutinės trukmės laikotarpiu***

(557) Pažymėtina, kad 2000–2009 m. Po oro uosto transporto srautas buvo įvairus – nuo maždaug 580 000 iki maždaug 820 000 keleivių per metus; didžiausias srautas pasiektas 2008 m. (820 000 keleivių). 2000–2009 m. laikotarpiu vieninteliai metai, kuriais transporto srautas mažesnis negu 600 000 keleivių, yra 2002-ieji. Tačiau 2002 m. transporto srautas artimas šiai ribai (580 000 keleivių). Taigi atsižvelgdami į šį gana nevienodą, bet beveik visada didesnį negu 600 000 keleivių per metus srautą, taip pat į nuolatinę *Air France* – daugiausia transporto paslaugų teikiančio vežėjo – veiklą ir į tai, kad skraidinama daug verslininkų, PBPPR ir 2004, ir 2009 m. galėjo tikėtis, kad ateityje oro uostu naudosis daug arba bent tiek pat keleivių, kiek jų buvo vykdant pagrindinę oro uosto veiklą, t. y. apie 600 000 keleivių per metus.

(558) Dėl šių lūkesčių investicijos, kuriomis siekta išlaikyti tinkamos būklės infrastruktūrą, kad būtų galima toliau priimti orlaivius, kurie buvo priimami iki tol, ir geriau patenkinti poreikius laikotarpiais, kuriais eismas intensyviausias, tačiau labai nepadidinti pajėgumo, buvo pagrįstos. Šiuo klausimu reikėtų priminti, kad 2004 m. subsidija finansuotų riedėjimo tako darbų tikslas – pritaikyti šį taką pagal standartus, kad būtų galima geriau valdyti srautą laikotarpiais, kuriais eismas intensyviausias. Be to, dėl 2009 m. atliktų kilimo ir tūpimo tako ir apšvietimo sistemos remonto darbų pažymėtina, kad po remonto šis takas ir apšvietimo sistema liko tokie patys, nes nei padidėjo aikštelėse leidžiama naudoti keliamoji jėga, nei buvo pailgintas kilimo ir tūpimo takas siekiant priimti galingesnius orlaivius, nei pagerėjo oro uosto naudojimo esant blogam matomumui minimumai. Ši įranga naudojama apie 10–15 m., o buvusioji įrengta prieš 16–19 m. iki darbų pradžios. Todėl 2009 m. įrangos subsidijos lėšomis tik atnaujintos investicijos į įrangą, kurios naudojimo trukmė baigėsi.

(559) Taigi teikiant įrangos subsidijas buvo galima numatyti, kad dėl atnaujintos infrastruktūros bus pakankamai galimybių oro uostu naudotis vidutinės trukmės laikotarpiu.

8.2.3.4. ***Vienodos ir nediskriminacinės galimybės naudotis infrastruktūra***

(560) Po oro uostu gali naudotis įvairios bendrovės, kurios to nori, ir atskiri apribojimai netaikomi. Pagal 2005 m. gaires suteikiama vienoda ir nediskriminacinė galimybė naudotis šia infrastruktūra.

8.2.3.5. ***Bendram interesui prieštaraujantis poveikis tarpusavio prekybai nedaromas***

(561) Kaip jau nurodyta, Po oro uostas yra už 50 km nuo Tarbo oro uosto ir už 100 km – nuo Bjarico oro uosto. Taigi atsižvelgiant į atstumą nuo Po iki Bjarico oro uostų daug keleivių Bjarico oro uostą nelabai gali laikyti tinkama alternatyva Po oro uostui. Todėl pagalba, kurią gavo Po oro uostas, nelabai galėjo turėti didelį poveikį Bjarico oro uostui.

(562) Tačiau Tarbo oro uostas yra gana arti Po – už 50 km; automobiliu iki jo reikia važiuoti ne ilgiau kaip 40 min. Taigi iš pirmo žvilgsnio atrodo, kad dėl 2004 ir 2009 m. įrangos subsidijų jo veiklai galėjo būti padarytas didelis poveikis.

(563) Tačiau šią pastabą galima patikslinti atsižvelgiant į kelis veiksnius. Visų pirma Po oro uostas yra senas ir reguliariuosius skrydžius vykdančius orlaivius priima keletą dešimtmečių. Šiame tyrime nagrinėjamos įrangos subsidijos yra konkreti pagalba (antra subsidija suteikta praėjus gana daug laiko nuo pirmosios suteikimo), ir iš esmės šios pagalbos lėšomis finansuoti tik darbai, būtini siekiant išlaikyti tinkamos būklės infrastruktūrą, kad būtų galima toliau priimti orlaivius, kurie buvo priimami iki tol. Pagalba nenaudota plataus masto pajėgumų didinimui finansuoti. Taigi nagrinėjamos įrangos subsidijos turėjo didelį poveikį Tarbo oro uostui – buvo išlaikyta gana artimo ir seniai veikiančio oro uosto tinkama būklė, nes be šių subsidijų Po oro uostas nebūtų galėjęs tęsti veiklos arba būtų galėjęs tik blogesnėmis sąlygomis. Tačiau dėl šių subsidijų neatsirado naujų su Tarbo oro uostu konkuruojančių pajėgumų.

(564) Be to, nagrinėjamos įrangos subsidijos nėra veiklos pagalba, kuria finansuojami nuolatiniai veiklos nuostoliai. Taigi šioje byloje tokia veiklos pagalba nenustatyta, ir byla susijusi tik su investicine pagalba.

(565) Kaip jau nurodyta, Po ir Tarbo oro uostai taip pat aptarnauja gana skirtingus rinkos segmentus. Didžiausią Tarbo oro uosto transporto srauto dalį sudaro užsakomieji reisai, daugiausia vykdomi į Lurdo religinę vietovę; daug jų yra tarptautiniai ([135]).

(566) Kitaip negu Tarbo, Po oro uostui visų pirma būdinga tai, kad skraidinama daug verslininkų, ir gana didelę bendro transporto srauto dalį sudaro *Air France* ir *Régional* šalies lygmeniu teikiamos transporto paslaugos, visų pirma susijusios su maršrutu Po–Paryžius. Iš tikrųjų, kaip nurodyta 547 konstatuojamojoje dalyje, verslininkai sudaro 60–70 % viso Po oro uosto transporto srauto, o Po yra trečias regiono *Grand Sud-Ouest* ekonominis centras (su *Lacq* ir *Oloron* baseinais). Taigi Po ir Tarbo oro uostai orientuojasi į skirtingus rinkos segmentus. Todėl uždarius Po oro uostą arba pablogėjus jo veiklos sąlygoms transporto srautas nebūtinai būtų automatiškai perkeltas į Tarbo oro uostą ir atvirkščiai.

(567) Išnagrinėjus 14 lentelėje nurodytą lyginamąjį Po, Tarbo ir Bjarico oro uostų transporto srauto pokytį matyti, kad šių oro uostų transporto srauto pokyčiai nėra tiesiogiai tarpusavyje susiję.

([135]) Oro uosto interneto svetainėje nurodyta: „Oro uostas, kurio transporto srautas – vidutiniškai 400 000–450 000 keleivių per metus, yra antras pagal dydį Pietų-Pirėnų regiono oro uostas. Jam būdinga tai, kad didžiąją veiklos dalį sudaro užsakomieji reisai, vykdomi į visiškai arti esantį Lurdo Marijos miestelį. Apie 50 įvairių oro transporto bendrovių kasmet skraidina į daugiau kaip 80 paskirties vietų Europoje ir pasaulyje.“ Žr. http://www.tlp.aeroport.fr/gp/Presentation/297.

14 lentelė

Lyginamasis Po, Bjarico ir Tarbo oro uostų transporto srauto pokytis (tūkst. keleivių)

Oro uostas	Transporto paslaugų tipas	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Tarbo	Šalies lygmeniu suteiktos transporto paslaugos, išskyrus pigius skrydžius	63	114	49	55	89	97	98	110	114	100	115
	Ryanair suteiktos transporto paslaugos	1							1	13	7	41
	Kiti pigūs skrydžiai ir užsakomieji reisai	351	326	328	356	373	353	346	577	354	327	346
	Iš viso	415	440	377	411	462	450	444	678	481	436	452
Po	Šalies lygmeniu suteiktos transporto paslaugos, išskyrus pigius skrydžius	595	582	624	619	615	628	630	643	572	553	599
	Ryanair suteiktos transporto paslaugos			53	96	107	106	95	143	103	108	22
	Kiti pigūs skrydžiai					1	25	33	25	11	5	9
	Užsakomieji reisai	5	3	5	6	6	4	3	6	5	8	10
	Iš viso	600	585	682	721	729	763	761	817	691	674	640
Bjarico	Šalies lygmeniu suteiktos transporto paslaugos, išskyrus pigius skrydžius	673	658	660	649	652	666	666	616	611	609	658
	Ryanair suteiktos transporto paslaugos	108	117	134	130	150	184	233	216	199	176	167
	Kiti pigūs skrydžiai					6	6	12	170	176	186	195
	Užsakomieji reisai	9	3	5	7	8	9	17	26	25	18	13
	Iš viso	790	778	799	786	816	865	928	1 028	1 011	989	1 033

(568) Pavyzdžiui, ši lentelė rodo, kad 2003 m. *Ryanair* pradėjus teikti paslaugas su Po susijusiais maršrutais tai neturėjo poveikio Bjarico oro uosto transporto srautui. Be to, Prancūzijos teigimu, *Ryanair* nutraukus paslaugų teikimą šiais maršrutais tai taip pat nelėmė akivaizdaus transporto srauto perkėlimo į Bjarico oro uostą.

(569) Be to, iš lentelės matyti, kad 2002–2007 m. Po oro uosto transporto srautui padidėjus nuo 585 000 iki 761 000 keleivių per metus Tarbo oro uosto transporto srautas labai nesumažėjo (jis nepakito – apie 400 000 keleivių per metus). Be to, *Ryanair* nutraukus paslaugų teikimą su Po susijusiais maršrutais tai nelėmė proporcingo arba didelio transporto srauto perkėlimo (2011 m.) į Tarbo oro uostą.

(570) Galiausiai suteikus nagrinėjamas įrangos subsidijas daug oro transporto bendrovių neperėjo iš Tarbo oro uosto į Po arba nenutraukė paslaugų teikimo maršrutais iš Tarbo oro uosto norėdamos paslaugas į tas pačias paskirties vietas pradėti teikti maršrutais iš Po oro uosto. Tačiau nustatyta, kad *Air France*, kurios teikiamos paslaugos sudaro didelę Po oro uosto transporto srauto dalį, kartu vykdo veiklą abiejuose oro uostuose. Prieš nutraukdama veiklą Po ir pasilikdama Tarbo oro uoste, *Ryanair* taip pat kartu vykdė veiklą abiejuose oro uostuose.

(571) Remiantis šiomis pastabomis negalima daryti išvados, kad 2004 ir 2009 m. įrangos subsidijos, dėl kurių buvo galima tęsti Po oro uosto veiklą ir užtikrinti, kad jis tinkamai veiktų, neturėjo jokio poveikio Tarbo oro uostui. Atsižvelgiant į tai, kad abu oro uostai yra arti vienas kito, galima spėti, kad toks poveikis iš tikrųjų buvo, nes Tarbo oro uosto transporto srautas galėjo būti didesnis, jeigu nebūtų suteiktos įrangos subsidijos ir jeigu dėl to būtų reikėję sumažinti Po oro uosto veiklos apimtį arba net visiškai nutraukti veiklą. Pateiktos pastabos tik rodo, kad abiejų oro uostų veikla nėra akivaizdžiai tarpusavyje susijusi, ir tai patvirtina išvadą, kad abu oro uostai vienas kitą gali pakeisti iš dalies ir orientuojasi į skirtingus rinkos segmentus, todėl nagrinėjamų subsidijų poveikis gretimų oro uostų tarpusavio konkurencijai buvo nedidelis.

(572) Atsižvelgdama į visus šiuos teigiamus ir neigiamus veiksnius, kuriuos apskritai lėmė nagrinėjamos subsidijos, Komisija mano, kad 2004 ir 2009 m. įrangos subsidijos bendram interesui prieštaraujančio poveikio tarpusavio prekybai neturėjo.

8.2.3.6. ***Pagalbos būtinumas ir proporcingumas***

(573) Kaip nurodyta 543 konstatuojamojoje dalyje, dėl 2004 ir 2009 m. įrangos subsidijų pasiektas didelis pagalbos intensyvumas (atitinkamai 62 ir 88 %). Tačiau iš turimos informacijos matyti, kad ši pagalba gali būti laikoma būtina ir proporcinga, nes be jos PBPPR nebūtų galėję finansuoti atitinkamų investicijų ir skirti įnašo, kuris būtų daug didesnis už tą, kurį jie įnešė.

(574) Toliau lentelėje glaustai apžvelgiama 2000–2012 m. Po oro uosto pelno ir nuostolio ataskaita, taip pat gebėjimas finansuoti savo lėšomis. Šis gebėjimas apima grynųjų pajamų sumą ir išlaidas, dėl kurių negaunamas santykinis grynųjų pinigų srautas (daugiausia amortizacijos sąnaudos, taip pat rizikos ir mokėjimų atidėjiniai). Gebėjimas finansuoti savo lėšomis apima sumas, gautas iš įmonės veiklos ir naudojamas investicijoms finansuoti, įmonės apyvartinį kapitalą, paskolų grąžinimą, santaupas, taip pat akcininkams mokamus dividendus.

15 lentelė

Po oro uosto grynosios pajamos ir gebėjimas finansuoti savo lėšomis

(tūkst. EUR)

Metai	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Pajamos	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Išlaidos	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Į apskaitą įtrauktos grynosios pajamos	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)

(tūkst. EUR)

Metai	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Gebėjimas finansuoti savo lėšomis	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)

Šaltinis: Prancūzijos pateikti dokumentai.

(575) Iš šios lentelės matyti, kad 2003–2011 m. (imtinai) oro uostas nuolat kaupė nuostolius. 2009 m. šie nuostoliai pasiekė beveik 1 mln. EUR. Be to, šiuo laikotarpiu oro uosto gebėjimas finansuoti savo lėšomis buvo nevienodas – nuo […] iki […] EUR per metus. 2005 m., kuriais išmokėta 2004 m. įrangos subsidija, jis buvo tik […] EUR, taigi labai nedidelis, palyginti su atliktų riedėjimo tako darbų sąnaudomis (2,6 mln. EUR). 2009 ir 2010 m., kuriais išmokėta 2009 m. įrangos subsidija, jis buvo atitinkamai […] ir […] EUR. Šios dvi sumos, net jas sudėjus, yra daug mažesnės už kilimo ir tūpimo tako ir apšvietimo įrangos remonto sąnaudas (4,7 mln. EUR). Taigi išteklių, gautų vykdant oro uosto veiklą, neužteko, kad būtų galima labai prisidėti prie šių investicijų finansavimo.

(576) Iš turimų duomenų matyti, kad atlikus investicijas, tačiau prieš išmokant įrangos subsidijas, oro uosto biudžeto vykdymo rezultatas 2005 m., kuriais atlikti su riedėjimo taku susiję darbai, buvo […] EUR, o 2009 m., kuriais atlikta dauguma kilimo ir tūpimo tako ir apšvietimo sistemos remonto darbų, – […] EUR. Šiuos duomenis reikia palyginti su oro uosto grynosiomis pajamomis gavus subsidijas, t. y. […] EUR 2005 m. ir […] EUR 2009 m. Taigi jeigu nuosavais oro uosto ištekliais būtų finansuotos visos nagrinėjamos investicijos arba net didelė jų dalis, jau ir taip dideli oro uosto nuostoliai būtų labai padidėję.

(577) Be to, atsižvelgiant į ilgalaikius nuostolius mažai tikėtina, kad PBPPR būtų galėję didelę nagrinėjamų investicijų dalį finansuoti didindami savo skolą, kuri 2005 m. buvo apie […] EUR, o 2009 m. – apie […] EUR.

(578) Taigi 2004 ir 2009 m. subsidijos būtinos investicijoms, kurios finansuotos šiomis subsidijomis, atlikti. Kitaip sakant, jos turėjo skatinamąjį poveikį, nes negavę subsidijų PBPPR nebūtų atlikę šių investicijų. Be to, subsidijos atitinka proporcingumo principą, nes PBPPR nebūtų galėję labai padidinti savo įnašo finansuojant šias investicijas.

8.2.3.7. ***Išvada dėl 2004 ir 2009 m. įrangos subsidijų***

(579) Dėl 537–578 konstatuojamosiose dalyse paaiškintų priežasčių Komisija mano, kad 2004 ir 2009 m. įrangos subsidijos yra pagalba, kuri su vidaus rinka suderinama pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą.

(580) Ši išvada pagrįsta oro uostams teikiamos investicinės pagalbos kriterijais, nurodytais 2005 m. gairėse. Ji nedaro jokio poveikio investicinės pagalbos, kuri ateityje gali būti suteikta Po oro uostui, vertinimui, kurį remiantis naujosiomis gairėmis Komisijai gali tekti atlikti ateityje.

9. **IŠVADOS**

(581) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, Komisija pažymi, kad 2004 ir 2009 m. įrangos subsidijas Prancūzija suteikė neteisėtai, pažeisdama Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio 3 dalį ([136]). Tačiau 2004 ir 2009 m. įrangos subsidijos yra pagalba, kuri su vidaus rinka suderinama pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą.

(582) Dviejose pirmosiose 3 lentelės eilutėse nurodytos subsidijos, kuriomis finansuoti valstybės uždaviniai, nėra valstybės pagalba.

(583) Kitos 3 lentelėje nurodytos subsidijos Po oro uostą valdančiai įstaigai suteiktos iki 2000 m. gruodžio 12 d. Todėl šis sprendimas joms netaikomas ([137]).

([136]) Žr. 536 konstatuojamąją dalį.
([137]) Žr. 489 ir 490 konstatuojamąsias dalis.

(584) Be to, Komisija pažymi, kad taikant įvairias PBPPR su bendrovėmis *Ryanair*, AMS ir *Transavia* sudarytas oro uosto ir rinkodaros paslaugų sutartis, dėl kurių vykdoma oficiali tyrimo procedūra, suteikta valstybės pagalba – ji suteikta pažeidžiant SESV 108 straipsnio 3 dalį ir yra nesuderinama su vidaus rinka.

Išieškojimas

(585) Pagal nusistovėjusią Teisingumo Teismo praktiką Komisija, nustačiusi, kad pagalba nesuderinama su vidaus rinka, gali įpareigoti atitinkamą valstybę narę šią pagalbą panaikinti arba pakeisti ([138]).

(586) Pagal Tarybos reglamento (EB) Nr. 659/1999 ([139]) 14 straipsnį „[j]eigu esant neteisėtai pagalbai priimami neigiami sprendimai, Komisija nusprendžia, kad suinteresuotoji valstybė narė turi imtis visų priemonių, kurios būtinos, kad pagalba būtų išieškota iš gavėjo (toliau – „sprendimas išieškoti pagalbą“). Komisija nereikalauja išieškoti pagalbos, jeigu tai prieštarautų bendrajam Bendrijos teisės principui“. Pagal nusistovėjusią Teisingumo Teismo praktiką tuo atveju, kai Komisija pagalbą laiko nesuderinama su vidaus rinka, tikslas, kurio siekiama valstybei nustatytu įpareigojimu, yra atkurti ankstesnę padėtį ([140]). Šiuo klausimu Teisingumo Teismas mano, kad tikslas pasiektas, jei gavėjai grąžino neteisėtai suteiktą pagalbą ir taip prarado turėtą pranašumą, palyginti su konkurentais. Taip atkuriama iki pagalbos suteikimo buvusi padėtis ([141]).

(587) Šiuo atveju akivaizdu, kad šiame sprendime nustatytos neteisėtos ir nesuderinamos pagalbos išieškojimas neprieštarauja jokiam bendrajam Sąjungos teisės principui. Visų pirma nei Prancūzija, nei suinteresuotosios trečiosios šalys argumentų šiuo klausimu nepateikė.

(588) Todėl Prancūzija turi imtis visų būtinų priemonių, kad iš *Ryanair*, AMS ir *Transavia* būtų išieškota pagal nagrinėjamas sutartis neteisėtai suteikta pagalba.

(589) Pagal kiekvieną sutartį ir priedą išieškotinos pagalbos sumos turi būti nustatytos taip, kaip nurodyta toliau. Kiekvienas nagrinėjamas sandoris (prireikus sudarytas iš oro uosto paslaugų sutarties ir rinkodaros paslaugų sutarties) turi būti laikomas sandoriu, dėl kurio kiekvienais sandorį sudarančių sutarčių taikymo metais išmokėta metinė pagalbos suma ([142]). Kiekviena suma apskaičiuojama remiantis neigiama 7–12 lentelėse pateikto papildomo srauto, numatyto sudarant sandorį, dalimi (pajamomis atskaičius sąnaudas). Iš tikrųjų šios sumos atitinka sumas, kurias būtų reikėję numatyti kiekvienais metais išskaičiuoti iš rinkodaros paslaugų sumos (arba kurias būtų reikėję numatyti įskaičiuoti į oro transporto bendrovių mokamus oro uosto mokesčius ir antžeminių paslaugų mokesčius), kad sutarties grynoji dabartinė vertė būtų teigiama, kitaip sakant, kad sutartis atitiktų rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą.

(590) Siekiant atsižvelgti į tikrą naudą, kurią oro transporto bendrovė ir jos patronuojamosios bendrovės gavo taikant sutartis, 589 konstatuojamojoje dalyje nurodytos sumos remiantis Prancūzijos pateiktais įrodymais gali būti patikslintos atsižvelgiant į: i) viena vertus, *ex post* nustatytų tikrų mokėjimų, kuriuos pagal oro uosto paslaugų sutartį

([138]) 1973 m. liepos 12 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Komisija prieš Vokietiją*, C-70/72, 1973 m. Rink. p. 00813, 13 punktas.
([139]) 1999 m. kovo 22 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 659/1999, nustatantis išsamias EB Sutarties 93 straipsnio taikymo taisykles, OL L 83, 1999 3 27, p. 1.
([140]) 1994 m. rugsėjo 14 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Ispanija prieš Komisiją*, C-278/92, C-279/92 ir C- 280/92, 1994 m. Rink. p. I-4103, 75 punktas.
([141]) 1999 m. birželio 17 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Belgija prieš Komisiją*, C-75/97, 1999 m. Rink. p. I-03671, 64–65 punktai.
([142]) Kaip paaiškinta nagrinėjant pagal įvairias sutartis suteiktą ekonominę naudą, pagalba susijusi su abipusiais srautais tarp PBPPR ir *Ryanair* arba *Ryanair* ir AMS. Šie srautai vyko nevienodu dažnumu, kai kurie jų yra nuolatiniai arba su jais susiję mokėjimai atlikti tokiu dažnumu, kokio negalima tiksliai numatyti sudarant sutartis. Toks yra mokamų oro uosto mokesčių atvejis. Tačiau nagrinėjant ekonominę naudą svarbūs yra numatyti papildomi srautai. Iš *Transavia* verslo plano ir Prancūzijos pateiktų pasiūlymų parengti papildomus verslo planus matyti, kad šiuo atveju racionalus rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas būtų nustatęs metinius numatytus papildomus srautus, susijusius su įvairiomis sutartimis. Taigi logiška, kad su įvairiomis sutartimis susijusios pagalbos sumos taip pat būtų nustatytos kaip metinės sumos. Iš tikrųjų šios pagalbos sumos atitinka sumas, kurias rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas, derėdamasis dėl įvairių sutarčių, bendrovių *Ryanair* ir (arba) AMS būtų prašęs mokėti kiekvienais metais (kaip priedą) ir kuriomis būtų papildyti oro uosto mokesčiai ir antžeminių paslaugų mokesčiai (visiems kitiems veiksniams, visų pirma su rinkodara susijusiems mokėjimams, esant vienodiems), kad sutartis būtų pelninga.

oro transporto bendrovė atliko mokėdama tūpimo mokestį, keleivio mokestį ir antžeminių paslaugų mokestį, ir, kita vertus, numatytų (*ex ante*) srautų, atitinkančių šiuos pajamų punktus ir nurodytų 7–12 lentelėse, skirtumą; ii) viena vertus, *ex post* nustatytų tikrų su rinkodara susijusių mokėjimų, kurie pagal rinkodaros paslaugų sutartį atlikti oro transporto bendrovei arba jos patronuojamosioms bendrovėms, ir, kita vertus, atitinkamų numatytų (*ex ante*) rinkodaros sąnaudų, nurodytų 7–12 lentelėse, skirtumą.

(591) Be to, Komisija mano, kad tikrą naudą oro transporto bendrovė gavo tik laikotarpiu, kuriuo iš tikrųjų buvo vykdoma atitinkama sutartis. Iš tiesų nutraukus kiekvieną sutartį *Ryanair* ir (arba) AMS mokėjimų pagal šias sutartis negavo ir taikant šias sutartis negalėjo naudotis oro uosto infrastruktūra ir antžeminėmis paslaugomis. Todėl pagalbos sumos, apskaičiuotos taip, kaip nurodyta, ir susijusios su atitinkama sutartimi, tais metais, kuriais sutartis nebebuvo taikoma (visų pirma dėl to, kad bendru šalių susitarimu ji nutraukta pirma laiko), sumažintos iki nulio.

(592) Taigi iš *Ryanair* ir AMS išieškotinos pagalbos sumos, susijusios su tam tikromis sutartimis, kurių galiojimas nesibaigė, nuo tikrosios sutarties galiojimo pabaigos dienos iki galiojimo pabaigos dienos, numatytos sudarant sutartį, turi būti sumažintos iki nulio. Ši pastaba taikoma 2003 m. sausio 28 d., 2005 m. birželio 30 d. ir 2007 m. rugsėjo 25 d. sutartims, taip pat dviem 2005 m. birželio 30 d. ir 2007 m. rugsėjo 25 d. sutarčių priedams.

(593) 16 lentelėje pateikta informacija apie sumas, kuriomis remiantis apskaičiuotos išieškotinos sumos. Šias sumas sudaro neigiamos papildomų srautų (pajamos atskaičius sąnaudas), nustatytų taikant rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą, dalys; *Ryanair* ir AMS sutarčių atveju tais metais, kuriais nebuvo atėjęs šių sumų mokėjimo terminas, jos sumažintos ([143]).

([143]) Dėl 2003 m. sausio 28 d. sutarties, susijusios su maršrutu Po–Londonas, pažymėtina, kad atsižvelgiant į tikrąją jos galiojimo pabaigos dieną (2005 m. birželio 30 d.) pagal šią sutartį gautos pagalbos sumos yra nulinės 2006–2008 m. (imtinai). 2005 m. pagalbos suma atitinka neigiamą numatyto papildomo srauto, apskaičiuoto 2005 m., dalį; ji patikslinta taikant koeficientą, atitinkantį 2005 m., kuriais iš tikrųjų taikyta sutartis, dalį. Tokia pati logika taikyta 2005 m. birželio 30 d. sutartims, kurios iš tikrųjų nustojo galioti 2009 m. sausio 1 d. (dėl 2009 m. birželio 16 d. priedo). Šios logikos taip pat laikytasi dėl to paties 2009 m. birželio 16 d. priedo, 2007 m. rugsėjo 25 d. sutarties ir 2009 m. birželio 16 d. priedo, kuriuo iš dalies keičiama ši sutartis, – visi jie iš tikrųjų baigė galioti 2010 m. kovo 30 d., t. y. dieną, kurią pradėta taikyti nauja sutartis, susijusi su maršrutais į Londoną, Šarlerua ir Bovė. Tačiau siekiant apskaičiuoti išieškotinas sumas 16 lentelėje nurodytos sumos gali būti patikslintos (žr. (589) konstatuojamąją dalį).

16 lentelė

Informacija apie išieškotinas sumas

(EUR)

Gavėjas	Sutartys	Taikant įvairias sutartis gautos pagalbos orientacinė sum ([1])									Orientacinė išieškotinos pagalbos suma (Pagrindinė suma)
		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	
Ryanair	Londonas; 2003 m. sausio 28 d.	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[0–99 999]							[300 000–599 999]
Ryanair ir (arba) AMS	Londonas; 2005 m. birželio 30 d.			[0–99 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[0–99 999]				
	2005 m. birželio 30 d. sutarties 2009 m. birželio 16 d. priedas (Londonas)							[0–99 999]	[0–99 999]		
	Šarlerua; 2007 m. rugsėjo 25 d.					[0–99 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[0–99 999]		
	2007 m. rugsėjo 25 d. sutarties 2009 m. birželio 16 d. priedas (Šarlerua)							[0–99 999]	[0–99 999]		
	Bristolis; 2008 m. kovo 17 ir 31 d.						[0–99 999]				
	Bristolis; 2009 m. birželio 16 d.							[0–99 999]			
	Londonas, Šarlerua ir Bovė; 2010 m. sausio 28 d.								[300 000–599 999]	[100 000–299 999]	
	Iš viso (*Ryanair* ir (arba) AMS)			[0–99 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[300 000–599 999]	[100 000–299 999]	[600 000–999 999]	[100 000–299 999]	[1 500 000 — 2 199 999]
Transavia	Amsterdamas; 2006 m. sausio 23 d.				[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]				[300 000–599 999]

([1]) Apskaičiuojant palūkanas pagalbos suteikimo diena laikoma atitinkamų metų gruodžio 31 d. Žr. 597 konstatuojamąją dalį.

(594) Kaip paaiškinta 290 konstatuojamojoje dalyje, Komisija mano, kad taikant valstybės pagalbos taisykles *Ryanair* ir AMS yra vienas ekonominis subjektas ir kad kartu sudarytos rinkodaros paslaugų ir oro uosto paslaugų sutartys turi būti laikomos vienu šio subjekto ir PBPPR sudarytu sandoriu. Todėl Komisija mano, kad *Ryanair* ir AMS solidariai atsakingos už visos pagal 2005–2010 m. sudarytas sutartis gautos pagalbos, kurios orientacinė suma – [1 500 000–2 199 999] EUR kapitalo, grąžinimą. Tačiau už pagalbos, kuri susijusi su 2003 m. sausio 28 d. sutartimi ir kurios orientacinė suma – [300 000–599 999] EUR kapitalo, grąžinimą atsakinga tik *Ryanair*, nes šią vienintelę sutartį tiesiogiai sudarė PBPPR ir *Ryanair*, o AMS šiame sandoryje nedalyvavo.

(595) Orientacinė pagalbos suma, kuri 2006–2009 m. iš tikrųjų išmokėta taikant 2006 m. sausio 26 d. PBPPR ir *Transavia* sudarytą oro uosto ir rinkodaros paslaugų sutartį, yra [300 000–599 999] EUR.

(596) Prancūzijos institucijos nurodytas sumas turi išieškoti per keturis mėnesius nuo pranešimo apie šį sprendimą dienos.

(597) Be to, Prancūzijos institucijos prie pagalbos sumos turi pridėti išieškojimo palūkanas, skaičiuojamas nuo dienos, kurią nagrinėjama pagalba perduota įmonei, t. y. nuo kiekvienos faktinės pagalbos išmokėjimo dienos iki faktinio pagalbos išieškojimo dienos ([144]), laikydamosi Komisijos reglamento (EB) Nr. 794/2004 ([145]) V skyriaus nuostatų. Kadangi šiuo atveju pagalbą sudarantys srautai yra sudėtiniai ir gauti kelias metų dienas, o kai kurių pajamų kategorijų atveju net ir nuolat, Komisija mano, kad apskaičiuojant išieškojimo palūkanas atitinkamos pagalbos išmokėjimo diena gali būti laikoma metų pabaigos diena – kiekvienų atitinkamų metų gruodžio 31 d.

(598) Pagal teismų praktiką jeigu valstybė narė patiria nenumatytų sunkumų arba susidaro Komisijos nenumatytos aplinkybės, apie šiuos sunkumus gali būti pranešta Komisijai; jai taip pat gali būti pateikta pasiūlymų dėl tinkamų pakeitimų, kad Komisija juos įvertintų. Tokiu atveju Komisija ir valstybė narė geranoriškai bendradarbiauja, kad įveiktų šiuos sunkumus, visiškai laikydamosi SESV nuostatų ([146]).

(599) Komisija ragina Prancūziją jai pranešti apie visus vykdant šį sprendimą patirtus sunkumus,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

1. Valstybės pagalba, kurią pagal 2003 m. sausio 28 d. Po Bearno prekybos ir pramonės rūmų su *Ryanair* sudarytą oro uosto paslaugų ir rinkodaros paslaugų sutartį, susijusią su maršrutu Po–Londono Stanstedo oro uostas, Prancūzija neteisėtai suteikė bendrovei *Ryanair*, pažeisdama Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio 3 dalį, yra nesuderinama su vidaus rinka.

2. Toliau nurodytas priemones, pagal kurias suteikta valstybės pagalba, Prancūzija neteisėtai įgyvendino kartu remdama bendroves *Ryanair* ir *Airport Marketing Services*, ir taip pažeidė Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio 3 dalį; šios priemonės yra nesuderinamos su vidaus rinka:

a) 2005 m. birželio 30 d. Po Bearno prekybos ir pramonės rūmų su *Ryanair* sudaryta oro uosto paslaugų sutartis ir tą pačią dieną Po Bearno prekybos ir pramonės rūmų su *Airport Marketing Services* sudaryta rinkodaros paslaugų sutartis, susijusi su maršrutu Po–Londono Stanstedo oro uostas;

b) 2005 m. birželio 30 d. Po Bearno prekybos ir pramonės rūmų su *Airport Marketing Services* sudarytos rinkodaros paslaugų sutarties, susijusios su maršrutu Po–Londono Stanstedo oro uostas, 2009 m. birželio 16 d. priedas;

c) 2007 m. rugsėjo 25 d. Po Bearno prekybos ir pramonės rūmų raštas bendrovei *Ryanair*, kuriuo išplečiamas 2005 m. birželio 30 d. Po Bearno prekybos ir pramonės rūmų su *Airport Marketing Services* sudarytos oro uosto paslaugų sutarties sąlygų taikymas – šios sąlygos pradedamos taikyti maršrutui Po–Šarlerua, ir tą pačią dieną Po Bearno prekybos ir pramonės rūmų su *Airport Marketing Services* sudaryta rinkodaros paslaugų sutartis;

([144]) Žr. minėto Reglamento Nr. 659/99 14 straipsnio 2 dalį.
([145]) 2004 m. balandžio 21 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 794/2004, įgyvendinantis Tarybos reglamentą (EB) Nr. 659/1999, nustatantį išsamias EB sutarties 93 straipsnio taikymo taisykles (OL L 140, 2004 4 30, p. 1).
([146]) Pavyzdžiui, žr. Sprendimo *Komisija prieš Vokietijos Federacinę Respubliką*, C-94/87, 1989 m. Rink. p. 175, 9 punktą, taip pat Sprendimo *Komisija prieš Italijos Respubliką*, C-348/93, 1995 m. Rink. p. 673, 17 punktą.

d) rinkodaros paslaugų sutarties, kurią 2007 m. rugsėjo 25 d. Po Bearno prekybos ir pramonės rūmai sudarė su *Airport Marketing Services*, 2009 m. birželio 16 d. priedas;

e) 2008 m. kovo 17 d. Po Bearno prekybos ir pramonės rūmų raštas bendrovei *Ryanair*, kuriuo išplečiamas 2005 m. birželio 30 d. Po Bearno prekybos ir pramonės rūmų su *Ryanair* sudarytos oro uosto paslaugų sutarties sąlygų taikymas – šios sąlygos pradedamos taikyti maršrutui Po–Bristolis, ir 2008 m. kovo 31 d. Po Bearno prekybos ir pramonės rūmų su *Airport Marketing Services* sudaryta rinkodaros paslaugų sutartis, susijusi su tuo pačiu maršrutu;

f) 2009 m. birželio 16 d. Po Bearno prekybos ir pramonės rūmų raštas bendrovei *Ryanair*, kuriuo išplečiamas 2005 m. birželio 30 d. Po Bearno prekybos ir pramonės rūmų su *Ryanair* sudarytos oro uosto paslaugų sutarties sąlygų taikymas – šios sąlygos pradedamos taikyti maršrutui Po–Bristolis, ir tą pačią dieną Po Bearno prekybos ir pramonės rūmų su *Airport Marketing Services* sudaryta rinkodaros paslaugų sutartis, susijusi su tuo pačiu maršrutu;

g) 2010 m. sausio 28 d. Po Bearno prekybos ir pramonės rūmų su *Airport Marketing Services* sudaryta rinkodaros paslaugų sutartis, susijusi su maršrutais Po–Londonas, Po–Šarlerua ir Po–Bovė, ir nustatyta numanoma oro uosto paslaugų sutartis ([147]).

3. Valstybės pagalba, kurią pagal 2006 m. sausio 23 d. Po Bearno prekybos ir pramonės rūmų su *Transavia* sudarytą oro uosto ir rinkodaros paslaugų sutartį Prancūzija neteisėtai suteikė bendrovei *Transavia*, pažeisdama Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio 3 dalį, yra nesuderinama su vidaus rinka.

2 straipsnis

1. 2004 ir 2009 m. įrangos subsidijos, kurias Prancūzija suteikė Po Bearno prekybos ir pramonės rūmams ir kurių suma – 5,8 mln. EUR, yra valstybės pagalba pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 straipsnio 1 dalį, ir Prancūzija jas suteikė pažeisdama Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio 3 dalį.

2. Šio straipsnio 1 dalyje nurodyta pagalba yra valstybės pagalba, kuri su vidaus rinka suderinama pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 straipsnio 3 dalies c punktą.

3 straipsnis

1. Prancūzija privalo užtikrinti, kad pagalbos gavėjai grąžintų 1 straipsnyje nurodytą pagalbą.

2. Išieškotinos sumos mokamos su palūkanomis, skaičiuojamomis nuo dienos, kurią šios sumos perduotos pagalbos gavėjams, iki faktinio jų išieškojimo dienos.

3. Palūkanos skaičiuojamos nuo pagrindinės sumos ir susikaupusių palūkanų pagal Reglamento (EB) Nr. 794/2004 V skyrių ir Komisijos reglamentą (EB) Nr. 271/2008 ([148]), kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 794/2004.

4. Nuo šio sprendimo priėmimo dienos Prancūzija nutraukia visą 1 straipsnyje nurodytos pagalbos mokėjimą.

4 straipsnis

1. 1 straipsnyje nurodyta pagalba išieškoma nedelsiant ir veiksmingai.

2. Prancūzija užtikrina, kad šis sprendimas būtų įgyvendintas per keturis mėnesius nuo pranešimo apie jį dienos.

5 straipsnis

1. Per du mėnesius nuo pranešimo apie šį sprendimą Prancūzija Komisijai pateikia šią informaciją:

a) pagalbos sumas, kurios turi būti išieškotos taikant 3 straipsnį;

b) išieškojimo palūkanų apskaičiavimą;

([147]) Žr. 286 konstatuojamąją dalį.
([148]) 2008 m. sausio 30 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 271/2008, iš dalies keičiantis Reglamentą (EB) Nr. 794/2004, įgyvendinantį Tarybos reglamentą (EB) Nr. 659/1999, nustatantį išsamias EB sutarties 93 straipsnio taikymo taisykles (OL L 82, 2008 3 25, p. 1).

c) išsamų priemonių, kurių jau imtasi ir kurių numatoma imtis šiam sprendimui įgyvendinti, aprašymą;

d) dokumentus, kuriais įrodoma, kad pagalbos gavėjams oficialiai pranešta apie pagalbos grąžinimą.

2. Prancūzija praneša Komisijai apie nacionalinių priemonių, kurių imtasi šiam sprendimui įgyvendinti, taikymo eigą, kol bus visiškai išieškota 1 straipsnyje nurodyta pagalba. Komisijos prašymu ji nedelsdama pateikia visą informaciją apie priemones, kurių jau imtasi ir kurių numatoma imtis šiam sprendimui įgyvendinti. Ji taip pat pateikia išsamią informaciją apie pagalbos sumas ir palūkanas, kurios iš pagalbos gavėjų jau išieškotos.

6 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Prancūzijos Respublikai.

Priimta Briuselyje 2014 m. liepos 23 d.

Komisijos vardu

Joaquín ALMUNIA

pirmininko pavaduotojas